** Année 1956. — N° 19 C. R. Le numéro: 15 francs. Mercredi 18 Avril 1956 **

JOURNAL OFFICIEL
DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7° | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1955-1956 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 36° SEANCE

Séance du Mardi 17 Avril 1956.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 543).
2. — Congés (p. 544).
3. — Dépôt d'un projet de loi (p. 544).
4. — Dépôt de propositions de loi (p. 544).
5. — Dépôt d'un rapport (p. 544).
6. — Renvoi pour avis (p. 544).
7. — Demande de discussion immédiate (p. 544).
8. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 544).
9. — Organismes extraparlementaires. — Représentation du Conseil de la République (p. 544).
10. — Démission de membres de commissions et candidatures (p. 544).
11. — Candidatures à des organismes extraparlementaires (p. 544).
12. — Questions orales (p. 545).
Affaires marocaines et tunisiennes:
Question de M. Michel Debré. — MM. Alain Savary, secrétaire d'Etat aux affaires marocaines et tunisiennes; Michel Debré.
Affaires étrangères:
Question de M. Michel Debré. — MM. Maurice Faure, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères; Michel Debré.
France d'outre-mer:
Question de M. Michel Debré. — MM. Gaston Defferre, ministre de la France d'outre-mer; Michel Debré.
Question de M. Kotouo. — M. le ministre.
Défense nationale et forces armées:
Question de M. Edmond Michelet. — Retrait.
13. — Dépôt d'une question orale avec débat et demande de fixation de la date de discussion (p. 547).
14. — Déficit de la régie autonome des transports parisiens. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 548).
Discussion générale: MM. Julien Brunhes, Jacques Debû-Bridel, Mme Renée Dervaux, MM. Albert Lamarque, Georges Laffargue, Auguste Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.
15. — Retraits de questions de l'ordre du jour (p. 560).
16. — Enfance délinquante en Tunisie. — Discussion immédiate et adoption d'un projet de loi en deuxième délibération (p. 560).
Discussion générale : M. Gaston Charlet, rapporteur de la commission de la justice.
Passage à la discussion des articles.
Adoption des articles 1er à 9 et de l'ensemble du projet de loi.
17. — Nomination de membres de commissions (p. 561).
18. — Organisme extraparlementaire. — Nomination de membres (p. 561).
19. — Transmission d'une proposition de loi (p. 561).
20. — Règlement de l'ordre du jour (p. 561).

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures quinze minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 23 mars a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CONGES

M. le président. MM. Armengaud, Rotinat, Jean-Louis Rolland, Parisot, de Lachomette et Houdet, demandent un congé.

Conformément à l'article 40 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ces congés.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les congés sont accordés.

— 3 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre d'Etat, garde des sceaux, chargé de la justice un projet de loi abrogeant la loi du 25 décembre 1880 sur la répression des crimes commis dans l'intérieur des prisons.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 412, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

— 4 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Brettes, Courrière et les membres du groupe socialiste et apparentés une proposition de loi tendant à reculer la limite d'âge des officiers de la gendarmerie nationale.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 413, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Edgard Pisani, Marcel Plaisant, Vincent Rotinat, le général Béthouart, Coudé du Foresto, Michel Debré, de Maupéou et Piales une proposition de loi tendant à modifier l'ordonnance n° 45-2563 du 18 octobre 1945 créant un commissariat à l'énergie atomique et tendant à créer une division militaire au sein de ce commissariat.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 415, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Molle un rapport fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur la proposition de loi de M. Jozeau-Marigné, tendant à modifier l'article 2 de l'acte dit loi du 16 novembre 1940 relatif aux sociétés anonymes (n° 322, session de 1955-1956).

Le rapport sera imprimé sous le n° 414 et distribué.

— 6 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions demande que lui soit renvoyé pour avis le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Gouvernement à mettre en œuvre les réformes et à prendre les mesures propres à assurer l'évolution des territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer (n° 402, session 1955-1956), dont la commission de la France d'outre-mer est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 7 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE

M. le président. Conformément à l'article 58 du règlement, la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale demande la discussion immédiate du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, après nouvelle délibération demandée par M. le Président de la République, relatif à l'enfance délinquante en Tunisie (n°s 415, année 1955, 64 et 403, session 1955-1956).

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République sera appelé à statuer après l'expiration d'un délai minimum d'une heure.

— 8 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Conseil de la République que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante:

« M. Georges Repiquet demande à M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture pour quelles raisons le projet tendant à instituer une société interprofessionnelle du rhum, en exécution des décrets du 30 septembre 1953, projet qui serait seul de nature à assurer la stabilité et le bon fonctionnement du marché du rhum et qui avait fait l'objet d'un avis favorable au cours d'une commission interministérielle et interprofessionnelle réunie le 10 janvier 1956, n'a pas encore été approuvé à ce jour; il lui rappelle que cette société qui serait constituée par un apport de 100 millions de francs des professionnels et qui grouperait des industriels irréprochables, aurait pour but de réaliser, avec la garantie de l'Etat, un stock de sécurité en métropole destiné à parer aux besoins urgents du marché; il appelle son attention sur l'absence de risque résultant pour l'Etat de cette garantie, en raison du contrôle qui lui appartient sur le déblocage et l'échelonnement des expéditions de rhum à partir des centres de production. »

Conformément aux articles 87 et 88 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date du débat aura lieu ultérieurement.

— 9 —

ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

Représentation du Conseil de la République

M. le président. J'ai reçu des lettres par lesquelles M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture, M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande et M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement demandent au Conseil de la République de procéder à la désignation:

1° De deux de ses membres en vue de le représenter au sein de la commission consultative des assurances sociales agricoles (application du décret n° 50-1226 du 21 septembre 1950);

2° D'un de ses membres en vue de le représenter au sein de la commission supérieure du crédit maritime mutuel (application de la loi du 4 décembre 1913, modifiée par celle du 13 décembre 1950), en remplacement de M. Denvers;

3° D'un de ses membres en vue de le représenter au sein du Conseil d'administration de la caisse autonome de la reconstruction, en remplacement de M. Chochoy.

Conformément à l'article 19 du règlement, j'invite les commissions de l'agriculture, de la marine et des pêches, de la reconstruction et des dommages de guerre à remettre à la présidence, dans le moindre délai, le nom de leurs candidats.

Il sera procédé à la publication de ces candidatures et à la nomination des représentants du Conseil de la République au sein de ces trois organismes extraparlementaires dans les formes prévues par l'article 16 du règlement.

— 10 —

DEMISSION DE MEMBRES DE COMMISSIONS ET CANDIDATURES

M. le président. J'ai reçu avis de la démission de M. Claude Mont comme membre titulaire de la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression) et de M. Alain Poher comme membre titulaire de la commission de la production industrielle.

Le groupe intéressé a fait connaître à la présidence les noms des candidats proposés en remplacement de MM. Claude Mont et Alain Poher.

Ces candidatures vont être affichées et la nomination aura lieu conformément à l'article 16 du règlement.

— 11 —

CANDIDATURES A DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. J'informe le Conseil de la République que la commission de la France d'outre-mer a fait connaître à la présidence les noms des candidats qu'elle propose pour siéger au conseil supérieur du travail institué auprès du ministre de la France d'outre-mer (application de l'article 161 de la loi du 15 décembre 1952 et de l'arrêté du 4 mai 1953).

Ces candidatures vont être affichées et les nominations auront lieu conformément à l'article 16 du règlement.

— 12 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales:

EXODE DE LA POPULATION ISRAÉLITE DE L'AFRIQUE DU NORD

M. le président. M. Michel Debré a l'honneur d'appeler l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, chargé des affaires marocaines et tunisiennes, sur le fait que la population israélite du Maroc, de la Tunisie et de l'Algérie paraît fuir l'Afrique du Nord française;

Et lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard:

Entend-il encourager ou limiter cet exode ?

Quelles garanties entend-il donner aux minorités, notamment en Tunisie et au Maroc ? (n° 666).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères chargé des affaires marocaines et tunisiennes.

M. Alain Savary, *secrétaire d'Etat aux affaires étrangères chargé des affaires marocaines et tunisiennes.* Mesdames, messieurs, la création de l'Etat d'Israël a fait naître des communautés israélites éparses dans le monde entier un courant d'émigration vers la Palestine. Ce mouvement dépasse largement l'Afrique du Nord, et, s'il s'est développé au Maroc et en Tunisie depuis 1953, il n'a pas ses origines dans les événements actuels.

Le Gouvernement français, signataire de la Charte des Nations Unies et de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, ne peut s'opposer à une émigration qui a son fondement dans une liberté essentielle de l'individu. Il convient seulement de mettre en garde les Israélites contre tout entraînement irréfléchi en sauvegardant la sécurité des communautés, et en créant un climat de compréhension entre les différentes populations.

L'une des préoccupations constantes de la France a été précisément d'attacher les minorités israélites au pays d'Afrique du Nord dans lesquelles elles se sont fixées.

Ce souci est à l'origine de réalisations importantes, notamment en matière d'enseignement. C'est ainsi qu'au Maroc l'alliance israélite universelle possède 85 écoles qui enseignent environ 34.000 enfants; son statut est celui d'associations privées françaises.

D'autre part, la participation d'Israélites aux plus hautes fonctions publiques tant au Maroc qu'en Tunisie, démontre que les dirigeants de ces deux pays entendent écarter toute discrimination.

Les conventions générales entre la France et la Tunisie garantissent expressément les droits des minorités; elles disposent, en leur article 5, que la Tunisie « reconnaît à tous ceux qui vivent sur son territoire la jouissance des droits et des garanties de la personne énoncés par la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme. En conséquence, elle s'engage à garantir conformément à ses traditions une égalité complète entre ses nationaux, quelle que soit leur origine ethnique ou leur confession religieuse, notamment en ce qui concerne la jouissance de droit et de fait des droits civiques, des libertés individuelles et publiques, économiques, religieuses, professionnelles ou sociales et des droits collectifs généralement reconnus dans les Etats modernes ».

Le Gouvernement français demandera au Gouvernement marocain de souscrire des engagements analogues. Les Israélites du Maroc conserveront d'autre part, la possibilité d'accéder à un enseignement de type français. Afin que tous les groupes ethniques continuent de bénéficier de l'action culturelle de la France, celle-ci entend, en effet, obtenir l'assurance que cette action pourra être maintenue et développée.

Enfin, le Gouvernement fera en sorte que les Marocains et les Tunisiens qui en expriment le désir puissent acquérir la nationalité française comme par le passé sans que cette option soit sujette à contestation de la part des Gouvernements marocain ou tunisien.

M. le président. La parole est à M. Michel Debré.

M. Michel Debré. Il m'arrive rarement, mes chers collègues, de monter à la tribune pour une question orale sans débat, mais cette question d'apparence modeste, posée d'ailleurs l'été dernier, revêt de nos jours une si grande importance, elle touche à ce point les fondements de notre vie publique que je me permets de faire une dérogation à l'usage.

Il y a quelques années, lorsqu'on rencontrait des membres des nombreuses communautés israélites d'Afrique du Nord, Maroc, Tunisie ou Algérie, un Français ressentait la fierté et il avait quelque plaisir à l'exprimer. Qu'entendait-il en effet ? Il entendait dire que depuis la présence française en Afrique du Nord la peur avait disparu pour les minorités raciales ou religieuses. A l'exception de flambées passionnelles, aussitôt réprimées par l'armée française, toutes les communautés minoritaires et, en premier lieu, les communautés israélites, connaissaient la tranquillité. Les humiliations du passé étaient bannies et les membres des communautés minoritaires, quelles qu'elles fussent, avaient la possibilité de sortir de leur cercle étroit, aussi bien de leur pays, que du ghetto et de s'élever dans la hiérarchie sociale, privée ou publique.

Voilà cinq à six ans, nous avons constaté les premiers changements. Comme l'a dit M. le secrétaire d'Etat tout à l'heure, l'Etat d'Israël attirait la jeunesse. C'était, pour les Français, un premier sujet de tristesse. En effet, il devenait évident que la liberté, la tranquillité, l'honneur familial ne suffisaient pas. Il aurait fallu pour cette jeunesse israélite, comme pour la jeunesse musulmane, d'ailleurs, un espoir, une foi, un but, et nous manquions de le leur donner. Nous cessions d'ouvrir les horizons qu'un Etat nouveau comme l'Etat d'Israël pouvait apporter et l'on voyait, de l'île de Djerba aux villes marocaines, la jeunesse israélite et, en Algérie, la jeunesse israélite française quitter son domaine traditionnel.

Ce n'était qu'un début. Depuis lors, nous avons assisté à des troubles anti-juifs violents, sans répression et sans punition. Nous avons assisté de nouveau à une sorte de terreur morale qui s'est manifestée récemment lors des élections en Tunisie où les membres de la communauté israélite ont dû souvent voter à bulletins ouverts et contrôlés. Nous avons aussi assisté au changement d'une atmosphère. Pourquoi ? Parce que peu à peu se reforment sous nos yeux, de l'autre côté de la Méditerranée, des Etats qui sont à base théocratique et totalitaire. De nouveau, nous voyons pour les communautés minoritaires, juives aujourd'hui, chrétiennes demain, en toute occasion européennes, un problème qui est celui non seulement de leur honneur, mais de leur tranquillité.

Je n'ai pas pris la parole simplement pour énoncer ces faits. Il est possible d'agir. Sur deux points nous pouvons et nous devons agir. Le premier, c'est la conception de l'interdépendance. Le second, c'est la politique du monde occidental tout entier.

On nous parle d'interdépendance; dans la mesure où l'on ne veut pas réserver ce mot à un simple usage interne pour excuser d'autres abandons, il ne faut pas que celle-ci soit limitée à des questions militaires, diplomatiques ou financières. L'interdépendance aura un sens, elle aura une durée, elle donnera à la France une raison d'agir dans la mesure où elle va au delà, où elle touche le problème de la justice et des libertés égales pour tous.

Je vous ai entendu, monsieur le ministre, avec une certaine satisfaction quand vous avez énuméré à la fin de votre discours ce que la France demanderait, alors qu'elle aurait pu l'exiger si les choses bien avant vous n'avaient pas commencé de la plus mauvaise façon. Il faut bien voir — je pense que vous le savez, monsieur le ministre — que vous n'avez plus devant vous des Etats laïques et libres. Vous avez devant vous des Etats qui se veulent religieux et qui, se voulant religieux, n'ont pas la même conception de la personne humaine que nous pouvons avoir et s'il doit y avoir une interdépendance, il faut que cela soit dit très haut, qu'elle soit protectrice des minorités. Si la France cesse d'être protectrice des minorités israélites, demain, elle cessera d'être protectrice des minorités chrétiennes. Dans la conception de l'interdépendance, il ne s'agit pas seulement d'une diplomatie commune, d'une armée commune, il ne s'agit pas seulement d'un lien financier, il faut bien davantage: que les principes de sa civilisation, la France soit en mesure de les faire respecter ! (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, ainsi qu'au centre et à droite.*)

Ma deuxième observation est aussi importante que la première. Il est nécessaire, avant qu'il ne soit trop tard, que les puissances occidentales prennent conscience de la nécessité d'une action et même d'une conception commune. En Europe, aux Etats-Unis, dans le monde, quand nous parlons de notions de liberté, d'indépendance, de démocratie, nous employons un vocabulaire unique et quasiment interchangeable. La nation, c'est l'ensemble des citoyens, avec un sens laïc du mot citoyen. La liberté, c'est la volonté de faire que le pouvoir soit fondé sur un acquiescement librement exprimé des citoyens, et la démocratie, c'est le résumé de l'ensemble de ces définitions. Mais d'autres peuples, d'autres hommes, qui se prétendent des dirigeants et même des prophètes, emploient ce même vocabulaire avec une tout autre signification. Ils partent d'une notion raciale ou religieuse du citoyen et, passant de là à une notion raciale et religieuse de l'Etat, aboutissent, au nom d'un certain modernisme, à un totalitarisme médiéval. Ces conceptions sont la négation de notre civilisation et, nous pouvons le dire, la négation de la civilisation.

S'il doit y avoir aujourd'hui dans le monde une action commune des nations occidentales, elle ne doit pas se faire simplement pour des intérêts économiques ou stratégiques. Elle n'aura de valeur durable que dans la mesure où elle

reposera sur la volonté d'assurer le succès des principes fondamentaux de notre civilisation et de ne pas admettre d'alliances, d'interdépendance, de soutien politique et militaire à l'égard de peuples qui nient les principes mêmes de notre pensée, encore une fois pensée de la civilisation.

Nous avons devant nous des années tragiques, et pas seulement en Afrique du Nord. La pression de la Ligue arabe contre l'Etat d'Israël, la pression d'un totalitarisme sur un continent entier noiera non seulement les communautés israélites, mais les communautés chrétiennes si les nations occidentales ne comprennent pas que leur mission est certes de défendre des intérêts militaires et économiques, mais qu'au dessus de ces intérêts elles ont comme raison d'être et comme ciment de leur action la volonté de faire en sorte qu'aucun de leurs alliés, de leurs soutiens ne méprise les fondements de notre morale et de notre pensée. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche, ainsi qu'au centre et à droite.*)

Je regrette, non pas ce que vous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, mais le ton avec lequel vous nous avez dit que la France conserverait le sens supérieur de sa mission. Ce n'est pas, en effet, la moindre tristesse, dans les abdications des années passées, que d'avoir perdu le sens de ce que représentait la présence française et la suppression, grâce à la présence française, de toutes les notions de minorités raciales, religieuses ou politiques. En fait, le retrait de l'Occident et en particulier celui de la France est un drame. Mais quel drame plus profond si ce retrait entraîne celui des notions fondamentales de la civilisation.

Je ne sais que trop, par expérience, le peu de poids que l'on attache aux positions et aux doctrines défendues dans cette maison. Qu'au moins, à un moment où les nations occidentales ont l'air, à la fois, d'abandonner l'Etat d'Israël et la défense des communautés israélites ou religieuses chrétiennes en Afrique du Nord, dans le silence général des pouvoirs publics et de la presse, devant la gravité de ces abdications, de ce manque de clarté dans les décisions, s'élève une mise en garde contre ces mauvaises conceptions, qui, si les gouvernements occidentaux et d'abord le Gouvernement français n'y prennent garde, de nouveau risquent de submerger l'univers et la liberté par la plus mauvaise et la plus dramatique conception sociale. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

OBLIGATIONS DU PACTE ATLANTIQUE ET SÉCURITÉ FRANÇAISE EN AFRIQUE DU NORD

M. le président. M. Michel Debré a l'honneur de demander à M. le ministre des affaires étrangères s'il n'estime pas nécessaire de rappeler au Gouvernement des Etats-Unis qu'en aucun cas les obligations militaires de la France, telles qu'elles sont déterminées par le pacte Atlantique, ne peuvent porter atteinte aux impératifs de notre sécurité et à nos exigences nationales tant en Algérie qu'au Maroc et en Tunisie, et que certaines réflexions publiquement émises, à cet égard, par des personnalités responsables du Gouvernement américain ne peuvent que nuire gravement aux relations franco-américaines et à l'avenir du pacte Atlantique (n° 667).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères.

M. Maurice Faure, *secrétaire d'Etat aux affaires étrangères.* Je voudrais tout d'abord dégager ma responsabilité pour le retard avec lequel il est répondu à cette question. Ma réponse se trouve de ce fait, je le reconnais volontiers, grandement facilitée. M. Debré ne m'en voudra pas de lui dire que sa question a perdu une partie de son caractère d'actualité. Il sera, j'en suis sûr, le premier à s'en féliciter. Il me suffira de rappeler les déclarations faites le 20 mars par M. Douglas Dillon devant la presse diplomatique française et la résolution adoptée, le 27 mars, par le conseil Atlantique.

Si les premières ont reçu la publicité qu'elles méritaient, la seconde est passée presque inaperçue. Il s'agissait là cependant, à la suite des prélèvements que la France a dû opérer sur les forces mises par elles à la disposition de l'O. T. A. N., d'une éclatante manifestation de solidarité atlantique. A l'unanimité, nos partenaires ont en effet pris acte, à cette occasion, du transfert en Algérie d'une grande partie de nos forces O. T. A. N. et reconnu l'importance pour l'alliance du maintien de la sécurité dans cette région.

J'ajoute que le général Gruenther, dont nous avons appris avec regret qu'il quitterait son commandement à la fin de cette année, s'est toujours incliné devant nos exigences nationales en Afrique du Nord.

Qu'il me soit permis en terminant de remercier M. Michel Debré de l'occasion qu'il me donne d'exprimer, de nouveau, au Gouvernement des Etats-Unis la satisfaction du Gouvernement français pour les marques répétées, qu'il vient de nous donner, de sa compréhension et de son soutien amical dans les épreuves que nous traversons en Algérie. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, ainsi qu'au centre et à droite.*)

M. Michel Debré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est M. Debré.

M. Michel Debré. Comme le fait remarquer M. le secrétaire d'Etat, le temps passé grâce à la procédure parlementaire entre la question et la réponse lui permet de dire à quel point nous avons eu satisfaction.

Je veux d'abord rappeler les difficultés qu'il a fallu vaincre pour obtenir que l'effort militaire de la France, non pas en Afrique du Nord, mais simplement en Algérie, soit considéré comme une part intégrante de l'effort militaire occidental.

Les critiques violentes d'un certain nombre d'autorités qui étaient parfois des autorités gouvernementales, les lenteurs, pour ne pas dire les refus, opposées aux demandes françaises, le fait que nos troupes traversant la Méditerranée devaient abandonner leur équipement atlantique au moment où elles affrontaient les véritables dangers, autant de faits qui créaient à l'intérieur du pacte atlantique un risque de scission que les dirigeants américains ont enfin aperçu.

Ils l'ont aperçu à temps, mais je ne peux pas suivre M. le secrétaire d'Etat dans la reconnaissance qu'il manifeste aujourd'hui. En effet, nous n'en sommes pas encore là où il faudrait aller et l'acceptation de notre effort militaire n'est rien à côté de l'objectif qui doit être le nôtre, celui d'une politique occidentale commune à l'égard du monde arabe et de l'Afrique du Nord.

A quoi sert, en effet, qu'on nous aide pour nous permettre de faire passer des troupes — c'est, je dois dire, la moindre des choses — si l'attitude politique à l'égard de la rébellion, à l'égard de la transformation profonde du monde arabe, n'est pas identique ? A quoi sert, en effet, que l'on permette d'envoyer des troupes de l'autre côté de la Méditerranée si l'argent que reçoit l'Arabie séoudite, et qui est un argent d'origine américaine, sert en partie à soutenir les rebelles ? A quoi sert de pouvoir passer nos propres armes et nos propres équipements si, par l'intérieur ou par la mer, les rebelles reçoivent d'Egypte des armements qui viennent de nos alliés occidentaux ?

Il ne faut pas remercier le Gouvernement des Etats-Unis d'avoir reconnu à la France le droit de se défendre en Algérie. Il faut montrer aux Etats-Unis que si, dans les semaines à venir, il n'existe pas une politique occidentale commune, il ne sera pas possible de maintenir la solidarité atlantique.

Vous allez avoir, monsieur le secrétaire d'Etat, une occasion, je crois, prochaine, de le faire. Vous le savez, vous vous en doutez, M. le secrétaire d'Etat américain va demander aux membres du pacte Atlantique d'accepter l'entrée de l'Espagne dans cette organisation. Le secrétaire d'Etat américain paraît l'avoir promis au Gouvernement espagnol et le successeur du général Gruenther est un chaud partisan de cette entrée de l'Espagne dans le pacte Atlantique. Que répondrez-vous ? Allez-vous, d'un cœur léger, accepter cette extension du pacte Atlantique, ou allez-vous répondre, au moins, en posant une condition digne de l'intérêt de la France ? Allez-vous accepter cette entrée de l'Espagne dans l'alliance atlantique sans reconnaître qu'il faut qu'une fois entre alliés on se soit tout dit, qu'une politique commune à toutes les nations du pacte Atlantique soit adoptée, non seulement à l'égard de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie, mais à l'égard de l'ensemble du problème soulevé par l'évolution arabe ? Allez-vous accepter cette entrée de l'Espagne dans le pacte Atlantique sans poser des conditions fondamentales en ce qui concerne les droits de la France, et non pas les droits de l'Espagne, sur certaines parties de l'Afrique du Nord ?

Ne manquez pas l'occasion et si on ne vous cède pas, ne cédez pas vous-même ! Vous aurez donc bientôt, monsieur le secrétaire d'Etat, une occasion d'aller au delà de cette petite satisfaction qu'est l'acceptation tardivement donnée par les Etats-Unis du transfert de troupes françaises de France en Afrique, pour aborder ce qui sera vraiment la pierre de touche du pacte Atlantique : y aura-t-il une politique occidentale commune à l'égard de l'évolution arabe et musulmane ? Dans l'affirmative, le pacte Atlantique subsistera. Dans la négative, quels que soient nos efforts, quelles que soient nos tristesses, le pacte Atlantique ne subsistera pas. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

DÉCISION PRISE PAR LA COMMISSION DE TUTELLE DE L'O. N. U. A L'ÉGARD D'ASSOCIATIONS DISSOUTES DU CAMEROUN

M. le président. M. Michel Debré demande à M. le ministre de la France d'outre-mer quelle attitude il compte adopter à la suite de la décision prise par la commission de tutelle de l'Organisation des Nations Unies de convoquer les représentants de trois associations du Cameroun dissoutes en raison de leurs appels à la révolte et de l'appui qu'elles recevaient de l'étranger (n° 668).

La parole est à M. le ministre de la France d'outre-mer.

M. Gaston Defferre, *ministre de la France d'outre-mer.* Le vote de l'assemblée des Nations Unies auquel M. Debré se réfère est intervenu à un moment où — il le sait — la délégation française s'était retirée de l'assemblée des Nations Unies après la décision prise sur l'affaire d'Algérie.

Dès que la France a siégé à nouveau à l'assemblée des Nations Unies, elle a pris position clairement, notamment avant le départ de la mission des Nations Unies pour le Cameroun. C'est ainsi que le 17 octobre 1955, une note a été remise à la mission de visite au Cameroun, alors qu'elle était de passage à Paris. Cette note soulignait — je cite textuellement — « la profonde émotion qui s'était emparée de l'opinion publique, aussi bien dans la métropole que dans les territoires d'outre-mer et au Cameroun, à l'annonce du vote de la quatrième commission », rappelait les motifs pour lesquels une telle interférence était inacceptable et informait la mission que les manifestations de toute nature auxquelles des membres ou sympathisants des organisations dissoutes pourraient être tentés de se livrer étaient et restaient interdites.

A son arrivée au Cameroun, la mission de visite a publié un communiqué dans lequel elle faisait savoir qu'elle refusait de recevoir les représentants des organisations dissoutes ou de leurs filiales. La mission de visite a effectivement, tout au long de sa mission, refusé de rencontrer les représentants des organisations dissoutes et de leurs filiales.

Je veux enfin souligner que l'invitation qui avait été formulée par la quatrième commission n'a pas été suivie d'effet. M. Debré sait que les représentants de l'U. P. C. ne se sont pas rendus à New-York et n'ont pas été reçus par la quatrième commission de l'Organisation des Nations Unies.

M. Michel Debré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Michel Debré.

M. Michel Debré. Ma réponse sera brève. Si je prends la parole après la claire réponse de M. le ministre de la France d'outre-mer, c'est pour montrer une fois de plus l'extraordinaire légèreté des organisations internationales.

Il existait au Cameroun trois associations dissoutes par les prédécesseurs de M. Defferre. Elles avaient été dissoutes parce qu'elles étaient communistes et terroristes. Leurs dirigeants ont été emprisonnés, certains pour des délits de droit commun.

La quatrième commission de l'Organisation des Nations Unies, voulant examiner le problème du Cameroun, a été saisie d'une motion par laquelle il était demandé que les dirigeants emprisonnés par la France soient ou convoqués à l'organisation des Nations Unies ou entendus par une mission d'inspection.

Je n'ai pas besoin de vous dire l'écho qu'une telle invitation de la quatrième commission des Nations Unies a pu avoir dans le territoire du Cameroun.

Grâce au Gouvernement français, grâce à l'administration française, deux décisions ont été prises: la première, de ne pas céder au chantage de cet organisme irresponsable; la seconde, de subordonner l'envoi de la mission au Cameroun à la non-exécution de la décision prise par la quatrième commission.

Je souhaite qu'en toute occasion le Gouvernement français, l'administration française tiennent ce langage. En effet, s'il doit être entendu que des fonctionnaires ou des hommes politiques irresponsables, dans de vagues commissions de l'organisation des Nations Unies, peuvent prendre des vœux de ce genre, il n'est plus possible pour nous d'avoir une politique et nous faisons à chaque coup le jeu de nos adversaires. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Le hasard veut, monsieur le ministre, que nous parlions du Cameroun au moment où le Gouvernement vient d'adopter pour ce pays une politique nouvelle. Nous souhaitons que vous ayez raison et qu'à travers les réformes que vous envisagez un point soit entendu, le maintien du Cameroun dans l'Union française. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

INSTITUTION DE CADRES TERRITORIAUX DE LA FONCTION PUBLIQUE OUTRE-MER

M. le président. M. Kotouo demande à M. le ministre de la France d'outre-mer quelles sont ses intentions quant à l'institution des cadres territoriaux de la fonction publique qui doivent se substituer aux cadres généraux actuellement existants pour l'outre-mer et si le projet déposé par le Gouvernement précédent sera maintenu; il aimerait que soient précisées à cet égard les dispositions spéciales envisagées pour le Cameroun et pour le Togo en fonction de leur statut particulier (n° 710).

La parole est à M. le ministre de la France d'outre-mer.

M. Gaston Defferre, *ministre de la France d'outre-mer.* Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas empiéter sur un débat qui, je l'espère, s'instaurera bientôt devant votre Assemblée sur le texte d'un projet de loi déposé par le Gouvernement et adopté par l'Assemblée nationale il y a quelques semaines.

Néanmoins, je veux répondre à M. Kotouo et lui dire que ses préoccupations ont fait l'objet de textes particuliers inclus dans la loi-cadre qui a déjà été discutée par l'Assemblée nationale et qui est actuellement soumise à votre assemblée.

La fonction publique est organisée dans les territoires d'outre-mer — M. Kotouo le sait — de telle façon que la pyramide administrative est divisée horizontalement en trois parties. Au sommet se trouvent les cadres généraux; puis viennent les cadres communs supérieurs et, à la base, se trouvent les cadres territoriaux. Dans la réforme qui a été envisagée, qui a déjà été adoptée par l'Assemblée nationale et dont le Conseil de la République va bientôt avoir à discuter, la pyramide doit être divisée non plus de façon horizontale, mais de façon verticale. Il doit y avoir d'un côté les cadres généraux et de l'autre les cadres territoriaux.

La réforme implique une modification de l'organisation. Le fonctionnement des services des cadres généraux sera assuré par des fonctionnaires d'Etat, celui des services territoriaux devant être assuré par des fonctionnaires territoriaux.

Je ne veux pas rappeler ici les dispositions de l'article 3 qui ont été adoptées au moment de la discussion de la loi-cadre par l'Assemblée nationale. Je pense que nous aurons l'occasion d'en reparler ici. J'indique seulement que nous avons pris soin de faire en sorte que les cadres territoriaux puissent, dans certains cas, être substitués aux cadres généraux et que, par conséquent, les règles de recrutement et ce qu'on a appelé « l'africanisation des cadres » puissent être respectées de façon que la fonction publique soit largement ouverte à ceux qui auront les diplômes nécessaires pour entrer dans les administrations publiques, quelles que soient leurs origines, qu'ils soient métropolitains ou qu'ils soient autochtones.

Je veux enfin préciser, en ce qui concerne le Togo et le Cameroun, que les dispositions du texte qui a été voté par l'Assemblée nationale prévoient que la personnalité des territoires pourra être beaucoup plus affirmée dans l'avenir que dans le passé et qu'il sera tenu un très grand compte de la diversité des situations, aussi bien ethniques qu'économiques et sociales. Il faudra, par conséquent, notamment pour le Togo et le Cameroun, qui se trouvent actuellement, tant au point de vue économique que sous d'autres aspects, dans une situation différente des autres territoires puisqu'ils sont sous un régime de tutelle, il faudra, dis-je, tenir largement compte des caractéristiques propres à ces territoires.

Enfin, la réforme de la fonction publique, telle que la conçoit le Gouvernement, tient un très grand compte des principes qui ont été maintes fois exprimés dans votre Assemblée, en matière de déconcentration et de décentralisation, de façon à donner aux territoires et à leurs administrations une plus grande autonomie. (*Applaudissements.*)

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre de la défense nationale et des forces armées à une question orale de M. Edmond Michelet (n° 704), mais l'auteur de cette question m'a fait connaître qu'il la retirait.

Acte est donné de ce retrait.

— 13 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT ET DEMANDE DE FIXATION DE LA DATE DE DISCUSSION

M. le président. M. Michel Debré me fait connaître qu'il désire poser la question orale avec débat suivante à M. le président du conseil:

« M. Michel Debré expose à M. le président du conseil que l'effort militaire qui est demandé à la nation pour sauvegarder l'Algérie et faire face à une coalition d'une violence inouïe contre notre présence et notre autorité en Afrique exige que le pays soit éclairé d'une manière sincère sur la gravité de l'enjeu et que l'armée, à qui l'on demande de nombreux sacrifices, se sente soutenue par une opinion avertie et par un peuple résolu;

« Il lui demande, dans ces conditions, si le Gouvernement ne se doit pas et ne doit pas au pays: de mettre fin aux propagandes qui servent constamment la cause de nos adversaires; de compenser par une production accrue les difficultés causées par la mobilisation des disponibles et l'appel anticipé de jeunes classes; d'éviter notamment que les mois d'été voient une industrie en chômage et une nation en vacances prolongées pendant que l'armée se bat et que se joue l'avenir de la France. »

Conformément à l'article 88 du règlement, M. Michel Debré demande au Conseil de la République de décider qu'il sera procédé à la fixation de la date de discussion de sa question orale immédiatement après que le Gouvernement en aura été informé.

La demande de M. Michel Debré est appuyée par trente de ses collègues (1).

Conformément à l'article 88 du règlement, il va être procédé à l'appel nominal des signataires de la demande.

(*L'appel nominal a lieu.*)

M. le président. La présence des trente signataires ayant été constatée, je vais consulter le Conseil de la République sur le point de savoir s'il sera procédé à la fixation de la date de discussion de la question de M. Debré au cours de la prochaine séance.

Le Conseil de la République, aux termes de l'article 88 du règlement, doit se prononcer par assis et levé, et sans débat.

(*Le Conseil de la République, par assis et levé, adopte cette proposition.*)

M. le président. En conséquence, la fixation de la date de discussion de la question orale de M. Michel Debré sera inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance.

— 14 —

DEFICIT DE LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante:

« M. Julien Brunhes demande à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme:

« Quel est le déficit actuel de la régie autonome des transports parisiens;

« Quels sont les motifs de ce déficit, étant donné que le statut de la R. A. T. P., voté en 1948 par le Parlement, a prévu les procédures permettant la réalisation de l'équilibre des recettes et des dépenses;

« Quelles sont, en fonction de la recherche de cet équilibre, les modifications de structure dont le Gouvernement envisage de demander le vote au Parlement ? ».

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil un décret nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement, pour assister M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme:

MM. Lagnace, directeur de cabinet;
Eisenmann, conseiller technique au cabinet du ministre;
Doumenc, directeur général des chemins de fer et des transports;

Acte est donné de cette communication.

La parole est à M. Julien Brunhes.

M. Julien Bruhnes. Mes chers collègues, j'ai quelque scrupule à venir vous entretenir d'un sujet qui peut vous distraire des graves problèmes dont nous venons de parler. Mais notre Assemblée, issue de l'ensemble des collectivités locales françaises, a le devoir de se pencher sur les problèmes les plus graves qui se posent à ces collectivités et celui de la régie des transports parisiens, intéressant nos trois départements de Seine, Seine-et-Oise et Seine-et-Marne, est l'un de ces problèmes importants.

La cause essentielle du déficit est évidemment le fait de vendre des services de transport à un prix inférieur à leur prix de revient. C'est donc une question de tarifs, mais nous considérons qu'il ne suffit pas de relever les tarifs pour que le régime de la régie devienne sain. C'est pourquoi nous étudierons les principales causes de ce déficit avant de savoir par quelles méthodes on peut adapter les tarifs aux prix de revient.

Afin de simplifier notre vocabulaire, nous considérerons trois causes: causes techniques, gestion intérieure, fonctionnement juridique de la régie.

Causes techniques d'abord: j'appellerai ainsi l'ensemble des raisons pour lesquelles les transports, dans une agglomération comme l'agglomération parisienne, sont actuellement déficitaires. L'absence de logements proches du lieu du travail provoque un déplacement considérable du personnel salarié de la région parisienne, circulation qui aurait pu être diminuée si les familles pouvaient habiter plus près de leur lieu de travail. Mais ce problème n'est pas spécial à Paris, il se pose dans tous les grands centres industriels du monde. Il suffit de connaître la densité de la population qui vient travailler au centre de New-York pour comprendre que Paris n'est pas une exception.

Ce qui est exceptionnel, c'est la démagogie qui consiste à accorder à de nombreux usagers des tarifs de transport qui mettent les billets et cartes d'abonnement très au-dessous du prix de revient, en particulier les cartes de service ouvrier qui ne devraient pas être utilisées après 9 heures du matin, et les cartes données à certaines catégories sociales, anciens combattants, mutilés, familles nombreuses. Pour ces dernières catégories, si on estime que cette réduction est socialement utile, il faut admettre que le remboursement intégral de la différence entre le prix du billet entier et le tarif réduit devrait être effectué par les ministères intéressés, c'est-à-dire les ministères militaires, ceux des anciens combattants, de la santé publique, etc.

Le problème qui se pose est le même que pour la Société nationale des chemins de fer français. Il est inadmissible de faire figurer sous le nom de déficit des différences de taux imposées par l'Etat aux exploitants. Il est d'ailleurs prévu par l'article 26 de la loi du 21 mars 1948 que ce remboursement doit avoir lieu.

On a évoqué comme autre raison du déficit de la régie autonome des transports parisiens le fait que les lignes d'autobus doublent les lignes du métropolitain. Mais ce serait une erreur de supprimer les lignes de surface pour ce motif, car il existe de très nombreux usagers qui ne peuvent prendre le métro, par exemple les mutilés, les vieillards, les personnes encombrées de colis, etc. Ces usagers ne pourront prendre le métropolitain que le jour où une modernisation l'aura doté d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, etc.

Enfin, le développement de véritables cités satellites dans les environs de Paris et la création de grands groupes d'immeubles entraînent obligatoirement la desserte de ces groupes par des autobus de nuit. Il est certain que ces lignes d'autobus sont déficitaires, mais c'est une charge inévitable de la collectivité et il est impossible d'envisager que le service des lignes de surface desservant toutes ces nouvelles cités soit rentable, même dans l'avenir.

Il est nécessaire, par conséquent, que l'unité financière de la Régie autonome des transports parisiens entre les services de surface et les lignes souterraines soit complètement réalisée pour ne pas pénaliser les habitants les plus éloignés et pour qu'existe une véritable solidarité entre tous les habitants de la région parisienne.

Aux causes extérieures que nous venons de définir s'ajoutent des causes intérieures. La première est le nombre exagéré des cadres de direction. En effet, la fusion du réseau ferré et du réseau de surface aurait dû entraîner une direction unique, alors qu'en réalité les deux services sont restés l'un à côté de l'autre sans fusionner, en augmentant seulement leurs cadres supérieurs, passés de 15 avant la guerre à 155. La dualité administrative continuant, il y a là indiscutablement une erreur à corriger.

De plus, la Régie est beaucoup trop administrative; la paperasserie y sévit autant que dans certains services de l'Etat. Donnons de cela deux exemples précis. Pour un prêt à un salarié, il est nécessaire que la demande ait passé par neuf services différents, qui tous doivent émettre un avis et signer. Pour la destruction d'un rat, qui donne lieu à une prime de 37,50 francs (*Sourires*), l'intéressé ne touchera cette prime qu'après la signature de sept chefs de service, chaque signature donnée en trois exemplaires; il serait plus économique de laisser les rats tranquilles.

Il existe à l'intérieur de la Régie un service totalement déficitaire qu'il est urgent de supprimer ou de réduire: c'est celui que l'on appelle l'atelier central Championnet. Cet atelier effectue pour la Régie certains travaux, avec un prix de revient dont nous avons la certitude qu'il est au moins trois fois plus élevé que celui de l'industrie privée comparable. On travaille au ralenti, volontairement, à l'atelier central. Jusqu'à nouvel ordre, la Régie n'a pas osé porter remède de crainte d'une grève. Nous estimons qu'une grève de cet atelier serait au contraire une excellente occasion de prouver son inutilité et d'amener la Régie à s'adresser à des entreprises privées de la région parisienne; on s'apercevrait alors, en faisant agir la concurrence, que l'on peut faire effectuer les travaux de cet atelier, à des prix très inférieurs, ce qui serait l'intérêt de tous.

Un autre service de la Régie semble également être très gonflé: c'est celui de l'entretien des bâtiments, qui comportent 256 ouvriers pour 127 personnes considérées comme appartenant à la maîtrise et aux cadres. La Régie, là encore, aurait intérêt à s'adresser à l'initiative privée. On aurait pu ainsi éviter de payer près de deux millions les W. C. du Raincy. (*Sourires.*)

Dans l'ensemble la Régie a le tort de vouloir faire elle-même une grande partie de son matériel au lieu de s'adresser à des

(1) Cette demande est signée de MM. Repiquet, Hassan Gouled, Edmond Michelet, Yves Estève, Jules Castellani, de Montalembert, Plazanet, Philippe d'Argenlieu, Mme Marcelle Devaud, MM. Le Basser, Tarradin, Bouquerel, Chapalain, Michel Debré, Jean Bertaud, Séné, Jean Doussot, Robert Chevalier, Houcke, Capelle, Marcel Rupied, Paul Robert, Julien Brunhes, Milton, Deutschmann, de Geoffre, Le Bot, Edgard Pisani, Lelant, Jozeau-Marigné, René Dubois, Bataille, Louis André, Litaise.

entreprises spécialisées mises en concurrence sous une surveillance technique.

Enfin les causes administratives et législatives, qui sont vraiment les causes essentielles du déficit, tiennent à la structure même de la Régie, telle qu'elle résulte de la loi du 21 mars 1948; en effet le régime appliqué à la Régie est extrêmement sévère, puisqu'il combine les charges d'un service public et les obligations d'une entreprise à caractère industriel et commercial. Chargée d'un service public, la Régie doit assurer un certain volume de transports sans égard aux conditions de temps et de lieu qui en influencent la rentabilité et établir des liaisons obligatoirement déficitaires. Mais, d'autre part, entreprise à caractère industriel et commercial, elle doit supporter les mêmes impôts et charges qu'une société privée, en particulier la taxe sur les prestations de service.

La Régie autonome des transports parisiens est soumise, comme toutes les entreprises de transport de voyageurs, à cette absurde taxe de prestations de services, qui fausse complètement la concurrence des moyens de transports personnels par rapport aux moyens collectifs, au détriment de ces derniers; toutes les taxes acquittées, par transports collectifs ou par transports personnels, sont les mêmes — carburant sur les véhicules, — mais le transport collectif ajoute 8,50 p. 100 sur le tout.

En mars 1948, au moment du vote de la loi, le Parlement a introduit dans le texte une série de dispositions qui devaient assurer l'équilibre financier, spécialement par le rajustement des tarifs au prix de revient et nous nous souvenons tous des débats qui ont eu lieu ici même à cette époque.

Le conseil d'administration de la Régie détermine ses prix de revient par les prévisions budgétaires annuelles et il en suit l'évolution par des revisions trimestrielles. C'est à l'Office qu'il appartient d'ajuster les tarifs au prix de revient; les articles 22 et 23, deuxième alinéa, prévoient le recours aux augmentations de tarif pour réaliser l'équilibre. L'article 39, 1er alinéa, spécifie que l'Office a le pouvoir de procéder à ces augmentations. Enfin, l'article 43 de la même loi permet au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'équilibre financier dans le cas où l'assemblée générale de l'Office refuserait de prendre ces mesures.

De l'enquête approfondie à laquelle nous nous sommes livrés, il résulte que le mécanisme mis au point par le Gouvernement pour assurer l'équilibre financier ne fonctionne plus depuis quatre ans, par la carence simultanée de l'Office et des pouvoirs publics. En effet, l'Office et le Gouvernement qui avaient, de 1949 à 1951, appliqué les dispositions de la loi du 21 mars 1948 en matière tarifaire, se sont dérobés depuis 1951 à leur application. Depuis 1951, le conseil d'administration de la Régie a saisi quatorze fois l'Office de l'évolution de la situation financière. Celui-ci s'est borné à déclarer qu'un relèvement du prix des billets ne lui paraissait pas conciliable avec la politique économique et financière du Gouvernement, bien que les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français aient été relevés deux fois pendant cette période.

A propos de ce déficit, rappelons au passage que le prix du billet sur le réseau du métropolitain est au coefficient 15, 4 par rapport à l'avant-guerre — vingt francs au lieu d'un franc trente — alors que les prix de gros sont au coefficient 26, les prix des transports de la S. N. C. F. au coefficient 20 et ceux du charbon au coefficient 30.

Devant l'ampleur de ce déficit, la Régie a tenté de sortir de sa passivité à laquelle elle était condamnée par la loi du 21 mars 1948. Elle a proposé plusieurs solutions. Elle a demandé le remboursement intégral des pertes et recettes à caractère social. Les pouvoirs publics ont refusé cette demande. La Régie a réclamé le remboursement de l'excédent de charges résultant de lignes exagérément déficitaires, dont la création lui était imposée par l'Office, mais c'est l'Office lui-même qui a refusé les subventions prévues par la loi.

Enfin la Régie a proposé, le 18 janvier 1955, un nouveau mode de calcul de l'annuité de renouvellement, permettant de réduire les charges résultant de l'application de l'article 24, paragraphe 4. Cette solution n'a pas encore été approuvée.

Arrivons-en aux solutions. D'abord, le premier défaut auquel il convient de remédier est la dualité de commandement entre la Régie et l'Office. La solution simpliste serait de supprimer l'Office, dont le rôle ne semble pas avoir été constructif. On peut cependant le revaloriser en lui laissant son rôle de recherche et d'accord entre la Société nationale des chemins de fer français, la Régie, les transports publics et privés, mais sans pouvoir de décision. L'Office ne saurait se plaindre de la suppression de ce pouvoir de décision, puisqu'il l'avait par la loi du 21 mars 1948 et qu'il n'en a pas fait usage, cela au détriment des finances de la régie. Il suffit de connaître les constatations faites par l'Office le 14 avril 1954, le 13 janvier 1955 et le 13 octobre 1955 pour constater que l'Office s'est contenté de se tourner vers le Gouvernement pour lui demander de trouver des solutions. Il eut été plus rapide et plus efficace que la Régie puisse s'adresser directement aux pouvoirs publics, sans l'intermédiaire d'un office irresponsable. Il faut donc rétablir la responsabilité de la Régie, spécialement pour les questions financières et les rapports avec le ministère de tutelle. Si l'on désire conserver l'Office, il faut lui laisser son rôle consultatif, utile certes, de coordination, et supprimer son autorité de tutelle sur la régie.

Deuxièmement, si, à la suite des considérations que nous venons de développer, on décide que la Régie est seule responsable et concentre tous les pouvoirs de gestion, y compris la fixation des tarifs, il faut donner à son conseil d'administration des pouvoirs nettement définis et, en particulier, exiger de lui que toutes propositions de dépenses soient accompagnées de propositions de recettes correspondantes.

Le conseil d'administration, afin de délibérer facilement, doit être réduit au moins de moitié, comme cela a été fait à la Société nationale des chemins de fer français et à Electricité de France et passer de 28 à 14 membres au maximum, en laissant une vaste place aux personnalités désignées en raison de leurs compétences, qui ne sont pas directement intéressées au fonctionnement de la Régie, mais dont le travail a été le plus constructif à l'intérieur du conseil.

Troisièmement, les problèmes de personnel devront être complètement étudiés une nouvelle fois, dès que la Régie sera dotée d'un statut légal nouveau. Un nouveau statut du personnel devra être négocié par convention collective, qui d'une part, devra tenir compte des situations acquises à la Régie autonome des transports parisiens, mais qui, d'autre part, devra corriger les erreurs qui ont été faites, aussi bien dans la répartition des primes que dans le sens d'un meilleur rendement dans les exploitations. Depuis plusieurs années, le personnel de la Régie des transports parisiens, dont la moitié environ est groupée dans dix-huit syndicats, se trouve amené à des régimes divers suivant la catégorie de personnel qui est, à un moment donné, la plus remuante et déclanche une grève; aussitôt on donne à cette catégorie une satisfaction et des promesses et l'on ne tient pas compte des catégories qui sont calmes à ce moment-là.

Il faut donc « repenser » tout le problème du personnel de la Régie autonome des transports parisiens, décider une bonne fois des diverses catégories en fonction de la compétence exigée et des difficultés du travail effectué.

En revanche, nous croyons devoir dire qu'en contrepartie d'avantages ainsi codifiés et garantis, le personnel devrait renoncer aux grèves en cas de conflit mineur. (*Applaudissements sur quelques bancs à droite.*) Il n'est pas question de renoncer au droit de grève inscrit dans le préambule de la Constitution, mais la grève ne doit être qu'un ultime recours qui ne peut, pour des services publics, être déclenché pour des questions secondaires. Il est certain que les victimes en sont les usagers et spécialement les travailleurs salariés ne disposant pas de voitures personnelles. (*Nouveaux applaudissements.*) Des solutions sont possibles prévoyant des arbitrages et des négociations.

Il est exact que, malgré de nombreuses propositions émanant en particulier de membres du Conseil de la République, l'Assemblée nationale s'est refusée jusqu'à maintenant à appliquer la Constitution qui prévoyait le vote de lois réglementant le droit de grève.

C'est pour suppléer à cette carence que les pouvoirs publics, d'une part, et les tribunaux, d'autre part, ont essayé de définir les conditions de grèves. Dans une lettre adressée à la Société nationale des chemins de fer français, le 24 janvier 1950, M. Christian Pineau, alors ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, estimait qu'un arrêt de travail n'est pas une grève s'il n'a pas pour objet exclusif l'aboutissement de revendications professionnelles et s'il n'a pas été précédé d'une consultation des intéressés dans des conditions donnant toutes garanties de sincérité.

Pour une cause voisine récente, relative à une interruption de travail par un employé de la R. A. T. P., la cour de cassation, par un arrêt du 12 janvier 1956, paru cette semaine dans la revue *Droit social*, a rappelé que la R. A. T. P. est tenue d'assurer sur ses réseaux des transports qui doivent être exécutés par elle « constamment avec soin, exactitude et célérité et sans tour de faveur », qu'en conséquence le service de roulement qu'elle avait prévu parmi son personnel pour le 1er mai 1950 était conforme aux dispositions de l'article 3 de la loi du 30 avril 1947 qui prévoit les établissements et services qui, en raison de leur activité, ne peuvent interrompre leur travail et qu'en s'abstenant de se rendre à son travail ce jour-là comme il y avait été régulièrement initié, M. X... s'exposait à la sanction qui lui fut infligée.

Je pense donc que nous devons demander une fois de plus qu'une législation existe, codifiant le droit de grève, auquel il n'est pas question de porter atteinte, mais qui ne doit être que l'ultime recours après des négociations et non pas une brimade pour les usagers qui payent et qui n'ont ni stabilité de métier, ni les avantages que la loi — nous le pensons — confirmera au personnel de la R. A. T. P.

En parlant du personnel, je dois signaler le mécontentement des cadres de la régie des transports parisiens, mécontentement justifié pour ces cadres, tant pour leur situation morale, pour leur autorité que pour leurs traitements.

Dans le sens de la réorganisation, il faut absolument que la régie autonome des transports parisiens devienne uniquement une entreprise de transports et cesse ses activités annexes tels que l'atelier central et certains services de travaux.

Il semble également que, toute autre réforme mise à part, l'augmentation des tarifs de transport de la régie autonome des transports parisiens soit inscrite dans les faits et ne puisse plus être évitée, puisque le déficit actuel de la régie obligerait ceux qui n'utilisent pas ces services à en faire les frais par leurs impôts généraux et locaux.

Mais nous demandons instamment que tous les usagers de banlieues éloignées qui ne sont pas desservis par le métropolitain et sont obligatoirement tributaires de services d'autobus puissent avoir des limites supérieures de perception, par exemple cinq tickets pour les trajets les plus longs, ceci afin de ne pas les pénaliser par rapport à ceux que dessert le métropolitain.

Ce serait affirmer la solidarité des sept millions d'habitants de la région parisienne, parisiens d'une part, banlieusards éloignés d'autre part. (*Très bien! très bien!*)

Enfin, les pouvoirs publics devront, comme je l'ai dit à l'occasion de la discussion du plan de modernisation et d'équipement, financer un vaste plan de modernisation des deux réseaux dont nous pourrions définir ainsi l'essentiel:

Pour le réseau souterrain, ajouter de nombreux appareils élévateurs, au moins pour les stations profondes; installer des tapis roulants dans les correspondances les plus longues, telle que Châtelet, Montparnasse, etc.; améliorer l'aspect des stations et leur éclairage; enfin, permettre l'équipement en matériel sur pneus des lignes particulièrement encombrées, ce qui permettrait l'augmentation des cadences. Il faut, en plus, électrifier la ligne de Vincennes et prolonger certaines lignes de banlieue.

A propos de ce réseau souterrain, je signale que dans les très grandes villes du monde qui possèdent des métropolitains, le plus ancien est celui de Londres qui, avec une longueur de réseau double de celui de Paris, transporte moitié moins de voyageurs. Le plus important est celui de New-York, suivi par Paris, Berlin, Londres, Moscou, Chicago, Tokio, etc. Les dix-sept capitales qui sont actuellement pourvues d'un chemin de fer souterrain ou pour lesquelles un tel projet est en cours n'ont pas les mêmes difficultés que Paris. On peut citer la ville de Moscou dont le métropolitain a 60 kilomètres de lignes contre 186 à Paris et qui transporte 650 millions de voyageurs contre 1.100 millions à Paris. Ce qui fait le déficit du métropolitain parisien, c'est que les stations sont trop rapprochées. Elles sont distantes de 500 mètres, alors qu'elles le sont d'un kilomètre ou d'un kilomètre 500 dans certaines capitales étrangères. La structure du métropolitain parisien où les stations sont donc deux fois plus rapprochées qu'à Moscou ou à Chicago en rend l'exploitation beaucoup plus onéreuse.

Le rendement du réseau de surface est complètement lié à la circulation dans Paris et aux encombrements. Je suis persuadé que toutes les solutions actuelles ne sont que des palliatifs provisoires et qu'il faudra en arriver, comme dans d'autres grandes villes étrangères, à l'interdiction totale du stationnement des voitures privées dans un certain nombre d'artères encombrées, afin de permettre la circulation des autobus plus rapides.

D'autre part, il faut admettre que le retour à des autobus plus petits et à plateforme extérieure est une nécessité pour les trajets encombrés, et que l'on doit réserver les gros autobus pour les trafics massifs de banlieue et les trajets dégagés.

En conclusion, le problème de la Régie autonome des transports parisiens ne peut être résolu que par les efforts simultanés: du Parlement, décidé à modifier la loi du 21 mars 1948, dans le sens de l'unité de commandement et de responsabilité; de la Régie elle-même, par la suppression de sa dualité intérieure entre réseau souterrain et réseau de surface et par la suppression des services non intéressés directement au transport lui-même; du personnel qui, dans son ensemble, est excellent, mais doit comprendre que l'on ne peut indéfiniment vivre dans une entreprise déficitaire et faire des grèves qui nuisent aux usagers auxquels on demande cependant de couvrir le déficit de l'entreprise; du plan de modernisation et d'équipement enfin, qui doit inclure dans la modernisation des transports en France l'ensemble des transports parisiens, tant pour la ligne de Vincennes que pour l'augmentation générale du confort et la prolongation en banlieue de certaines lignes.

Nous pensons, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous essayerez de résoudre ce problème qui s'aggrave chaque jour, puisqu'on refuse de le régler. Je crois que cela est possible avec le concours du Parlement et celui du personnel de la Régie, en appliquant le plan de modernisation. Mais il y faut à la fois du courage, de la persévérance et de la bonne volonté. J'espère que vous les aurez et que le Parlement pourra vous aider à modifier cette situation. (*Applaudissements au centre, à droite et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel.

M. Jacques Debû-Bridel. Mes chers collègues, l'exposé concentré et complet de notre collègue M. Julien Brunhes a singulièrement facilité ma tâche. Le fait devant lequel nous nous trouvons, fait fâcheux, mais non pas alarmant, est celui du déficit de la Régie autonome des transports de la Seine.

Je dis « fait fâcheux, mais non point alarmant », car ce n'est pas un phénomène spécifique de la capitale de la France. Si nous observons la situation financière des transports dans d'autres capitales, telle Londres, dont on parlait tout à l'heure et qui possède le plus vieux métro d'Europe, nous nous rendrons compte que le pourcentage du déficit y est à peu près du même ordre, suivant les circonstances.

Donc, s'il est nécessaire de remédier à cet état de choses, il ne faut pas pour autant nous le donner comme un fait particulièrement alarmant, regrettable, incombant exclusivement, d'une façon excessive, à la gestion de la Régie autonome des transports parisiens.

Cette remarque faite, j'aimerais encore présenter deux observations préliminaires. Pour la première, je rejoins entièrement M. Julien Brunhes: la structure administrative de la Régie autonome, coiffée par l'Office des transports, ne correspond pas à la vie actuelle de la collectivité parisienne. Elle n'est pas adaptée aux nécessités économiques et sociales de l'épanouissement d'une grande cité du vingtième siècle.

Mais hélas ! ce que nous disons, ce que nous sommes obligés de constater en ce qui concerne les transports parisiens s'applique à presque toutes les activités économiques de la région parisienne. Il nous faudra bien, un jour ou l'autre, aborder le sujet de l'existence de cette collectivité de cinq à six millions de travailleurs, qui est encore administrée dans des cadres conçus, pour les plus récents, au Second Empire.

La solution du problème de la vie administrative, politique et économique de la région parisienne est constamment ajournée, reculée et, chaque fois qu'on se place devant un cas spécial, qu'il s'agisse de l'eau, du gaz, de la police ou des transports, on se rend compte que l'on se heurte à des entités qui ne correspondent véritablement plus à la réalité de notre siècle.

Il existe à l'heure actuelle une association des élus de la Seine, que préside M. le président Frédéric-Dupont, qui englobe les élus parisiens de toutes les tendances, puisque les élus communistes en font également partie, et qui se penche spécialement sur le problème de la tutelle. Je ne veux pas politiser notre débat, mais le problème de la tutelle commande, en fait, tous les problèmes administratifs secondaires. Le jour où nous aurons pu donner à la collectivité du grand Paris les libertés communales, que nous réclamons avec raison pour les communes de l'Oubangui-Chari, du Tchad ou de l'Afrique équatoriale française, ces problèmes d'ordre administratif seront résolus, eux aussi, beaucoup plus facilement. (*Très bien! très bien! au centre.*)

J'en viens maintenant à la troisième et dernière remarque préliminaire que je voulais faire avant d'aborder les aspects plus techniques de ce problème de la Régie autonome des transports parisiens.

C'est qu'en effet il pourrait paraître à première vue que la solution du problème est très simple. Les prix des transports sont fixés à un coefficient inférieur à celui du coefficient général de la hausse des prix. Ce coefficient est en effet à peu près de 15 ou 16 p. 100, alors que celui des prix de la Société nationale des chemins de fer français est de l'ordre de 20 p. 100 et celui du charbon de 30 p. 100.

La solution qui paraît logique et qui peut ainsi s'imposer à notre esprit serait d'augmenter purement et simplement le prix des transports. Je ne crois pas que cette solution purement logique soit la solution véritable, la solution efficace, la solution vivante, car la vie répugne à la logique. C'est une chose que je me plais à dire et à redire et qui doit s'appliquer ici. Si, chaque fois que nous consentons des avantages d'ordre social aux salariés, nous devons immédiatement les leur retirer par l'augmentation de différents prix, nous tournons le dos au progrès social par l'augmentation de la productivité. Comme vous êtes — je le sais, mes chers collègues — particulièrement attachés au maintien des prix, notamment des denrées agricoles et alimentaires qui grèvent si lourdement le budget des travailleurs citadins, nous devons obtenir par compensation une diminution du coût des services publics, en particulier de celui des transports.

C'est pourquoi, *a priori*, je me permets de dire que l'augmentation des prix des transports parisiens qui représentent une part importante dans le budget des travailleurs de toute cette immense agglomération ne doit être adoptée qu'avec la plus extrême prudence, car ses conséquences, ses répercussions

552 CONSEIL DE LA REPUBLIQUE — SEANCE DU 17 AVRIL 1956

d'ordre social seraient immédiates et, une fois de plus, elles risqueraient de troubler précisément l'équilibre auquel nous tenons.

Ceci étant, comment se pose le problème de la Régie autonome des transports parisiens, plus généralement le problème des transports parisiens ?

Il comporte — ainsi que M. Julien Brunhes l'a souligné — trois points principaux.

Premier point: réorganisation administrative. C'est de beaucoup, me semble-t-il, le plus important, car il implique la refonte de la loi du 21 mars 1948. Je serais très heureux d'avoir à ce sujet l'opinion de notre collègue et ami M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics. Second point, important aussi mais lié sans doute au premier: réorganisation financière (prix de revient, salaires et productivité de la Régie autonome). Troisième point enfin: solution d'urgence auxquelles il nous faudra bien recourir pour faire face à ce déficit de 10 milliards de francs, chiffre qui me paraît plutôt modeste, vous l'admettez, monsieur le secrétaire d'Etat.

Problème de la réorganisation administrative. Nous en venons là à cette dualité de gestion dont nous a parlé M. Julien Brunhes tout à l'heure: d'une part, l'Office des transports, d'autre part, la Régie autonome des transports parisiens. Si j'ai bien compris mon collègue ,il s'agirait dans son esprit de voir réduits, presque jusqu'à néant, les pouvoirs concédés jusqu'à maintenant à l'Office des transports pour voir augmenter ceux de la Régie autonome.

M. Julien Brunhes. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Jacques Debû-Bridel. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Julien Brunhes avec l'autorisation de l'orateur.

M. Julien Bruhnes. L'Office a deux pouvoirs qu'il tient de la loi du 21 mars 1948...

M. Jacques Debû-Bridel. Qui l'a créé.

M. Julien Bruhnes. D'une part, il assure la liaison et la coordination de toutes les activités de transport de la région parisienne avec les pouvoirs publics de cette région et de ses trois départements, S. N. C .F. et autres. D'autre part, il a un pouvoir de tutelle sur la Régie qui ne peut pas communiquer directement avec les pouvoirs publics pour équilibrer ses recettes et ses dépenses et qui est obligée de passer par l'Office.

Le premier pouvoir, celui de liaison et de coordination, est dans la nature des prérogatives à lui conserver; le second, celui de tutelle, semble inutile puisqu'en fait, depuis quatre ans, la Régie est obligée de s'adresser au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, l'Office ne remplissant pas ce rôle d'intermédiaire que je ne crois pas toujours utile.

M. Jacques Debû-Bridel. Mon cher collègue, je vous remercie infiniment de ces explications complémentaires, mais je ne crois pas avoir trahi votre pensée. Vous ne désirez pas supprimer l'Office, mais vous aimeriez le voir dépossédé de cette prérogative essentielle de tutelle qui était la sienne jusqu'ici. Reste à savoir si cette solution est la bonne.

Vous me permettrez de n'être pas d'accord avec vous sur ce point précis. L'Office n'a sans doute pas, et je suis le premier à le reconnaître, joué dans l'économie des transports parisiens le rôle que lui conférait la loi du 11 mai 1948. C'est un fait. Pour quelle raison? L'Office n'a sans doute pas été doté d'assez de pouvoirs: l'Office n'est en fait qu'une entité; l'Office est au fond, si l'on me permet d'aller jusqu'au bout de ma pensée, qu'un paravent commode pour dissimuler l'autorité césarienne de l'Etat. L'Etat est majoritaire à l'Office, c'est un fait incontestable.

D'autre part, l'Office n'a, sur le plan du droit administratif, qu'une existence assez contestable. Du reste la loi même le dit: c'est un organisme. Le terme est joli, mais nous aimerions savoir en quoi cela consiste exactement.

« Il est créé sous le nom d'Office régional des transports — stipule, dans son article 1er, la loi du 21 mars 1948 — un organisme rattaché au ministère des travaux publics et des transports habilité à prendre ou à proposer, etc. ». L'Office est donc une espèce de dépendance du ministère. On pourrait préférer une solution beaucoup plus décentralisatrice car, en fait, à quoi s'est substitué l'Office des transports ? Il s'est substitué aux collectivités locales. Il est à l'heure actuelle, dans la vie des transports parisiens en général — problème qui dépasse de beaucoup la seule gestion de la Régie autonome des transports parisiens — le seul représentant des anciennes prérogatives des collectivités locales: ville de Paris, département de la Seine, communes de banlieue, villes de Seine-et-Oise, département de Seine-et-Oise et, pour un certain nombre d'entre elles, villes de Seine-et-Marne. C'est l'office seul qui, à l'heure actuelle, est le véritable dépositaire de ce pouvoir des collectivités locales. Ne serait-i pas plus sage et plus conforme à une politique de décentralisation de le doter, comme l'a demandé du reste son président, mon collègue et ami M. Pierre Ruais, de la personnalité civile, de lui permettre de recourir à l'emprunt et de passer les conventions directement avec les différentes sociétés de transport ? La question est d'importance et je continue à penser que l'Office est un organisme de coordination nécessaire et indispensable vis-à-vis des différentes sociétés de transport existantes: Régie autonome, S. N. C. F. pour tous les réseaux de banlieue, transports particuliers qui jouent encore un rôle si important pour la liaison avec les communes de banlieue, mais surtout avec celles des départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne. Il faut que cet Office, qui doit assurer cette coordination, ait non seulement une tutelle sur l'ensemble des réseaux auxquels le transport sera concédé, mais qu'il soit véritablement l'organisme suprême doté de la personnalité civile, capable d'arrêter les tarifs et de passer des emprunts.

Le tout est de savoir dans quel sens on doit et on peut réorganiser cet office. Vous êtes saisi, je le sais, mon cher ministre, de l'important travail sur les perspectives nouvelles concernant les transports en commun de voyageurs dans la région parisienne présenté par le président de l'office régional de transports parisiens M. Ruais. Les conclusions de ce travail important, qui vinrent en délibération devant les commissions compétentes, comportent une proposition de loi. J'aimerais beaucoup connaître, sur ce point précis, quelle est votre opinion, monsieur le secrétaire d'Etat.

Mais, qu'on retienne ces suggestions ou qu'on se rallie à celles de mon collègue M. Julien Brunhes, il est indispensable de ne pas rester dans l'état de choses actuel. Il importe de prendre une décision. Elle ne pourra être prise que sur l'initiative gouvernementale.

Ce débat devrait déjà nous permettre de savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, quelle est à ce sujet votre politique.

J'aimerais que l'office régional des transports devienne une véritable autorité concédante des transports liant par contrat toutes les sociétés exploitantes, qu'il s'agisse des sociétés particulières, du réseau de la Société nationale des chemins de fer français qui assure le transport en commun de la région parisienne ou de la Régie autonome des transports parisiens.

J'en viens maintenant à l'aspect plus technique du problème, celui de la gestion de la Régie autonome des transports parisiens et du déficit devant lequel nous nous trouvons. Ce déficit — mon collègue M. Brunhes l'a dit tout à l'heure — provient de différentes causes Parmi ces causes les plus importantes, il y a l'augmentation des charges. Or, en réalité, cette augmentation des charges n'est pas le fait de la Régie autonome des transports parisiens. Ces charges lui sont imposées et souvent par des initiatives d'ordre gouvernemental...

M. Julien Brunhes. Toujours!

M. Jacques Debû-Bridel. Presque toujours par des initiatives d'ordre gouvernemental, en tout cas dans 85 à 90 p. 100 des cas.

Nous allons être appelés, sans doute dans quelque temps, à voter un impôt supplémentaire sur l'essence. Je crois même que nous l'avons voté. Il ne fait aucun doute que cet impôt va avoir son incidence immédiate sur le déficit de la Régie autonome des transports parisiens. M. Julien Brunhes annonçait tout à l'heure que le coefficient d'augmentation du charbon était de 30 p. 100. C'est la R. A. T. P. qui en fait les frais.

Je ne veux pas multiplier les exemples. Ils sont multiples. On va encore plus loin; on impose des charges fiscales absolument indéfendables à la R. A. T. P., lesquelles grèvent très lourdement son budget. Je ne reviendrai pas sur ce que vous avez dit, mon cher collègue, de la taxe de prestation de service. Elle compte, dans le déficit de la R. A. T. P., pour une part très importante. Si mes souvenirs sont exacts, elle est d'environ 4.800 millions par an. Il serait simple à l'Etat de supprimer cette taxe.

Il y a également un fait que nous ne saurions trop retenir, à savoir, un certain fléchissement du trafic. Or, il est grave de penser qu'en plein développement économique, en plein développement de productivité, alors que la population de la région parisienne est en augmentation constante, nous ayons dû enregistrer un fléchissement, certes léger, mais tout de même assez important pour devenir inquiétant, du trafic de la R. A. T. P.

Ce fléchissement a atteint son maximum en 1953 mais il a repris en 1955. Cela tient probablement aux prix des moyens de transport et il ne serait pas sans danger de les voir augmenter. Nous risquerions alors de voir se développer le transport par bicyclettes, par vélomoteurs, Vespa, etc. Cela tient aussi au fait que la R. A. T. P. n'a pas su ou n'a pas pu moderniser ses moyens de transport. Enfin, le manque de modernisation, d'adaptation à la vie de la R. A. T. P., constitue ce que j'appellerai la stagnation des services.

Puisque nous parlons des charges qui pèsent sur la R. A. T. P., on aurait mauvaise grâce à vouloir les imputer aux salaires et aux traitements dont on parlait tout à l'heure. Sur une augmentation de charges de l'ordre de 7 milliards de francs depuis 1952, la charge des salaires et des traitements ne représente, si je ne m'abuse, que 460 à 500 millions de francs, coefficient assez peu important.

On signale avec raison tous les inconvénients que représentent ces grèves surprises, exaspérantes pour la population des travailleurs. Si la grève est un droit incontestable et incontesté, inscrit dans notre Constitution, il va de soi que des grèves avant tout arbitrage, des grèves réduites qui pèsent si lourdement sur la vie quotidienne des travailleurs les plus modestes, sont inadmissibles dans un régime social véritablement harmonieux.

Mais ces grèves s'expliquent par la situation réellement très difficile faite aux travailleurs de la R. A. T. P. M. Julien Brunhes signalait tout à l'heure ici le mécontentement des cadres. Ce mécontentement est général. Un conducteur d'autobus parisien, par exemple, qui occupe un poste difficile exigeant une grande maîtrise de soi, sur qui pèsent de très lourdes responsabilités (vie des voyageurs, vie de tous ceux qui traversent les voies parisiennes) touche, si mes renseignements sont exacts, un salaire de l'ordre de 38.000 francs par mois.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Non !

M. Jacques Debû-Bridel. C'est le chiffre que j'ai relevé dans le rapport dont je vous parlais tout à l'heure.

M. Dutoit. C'est le chiffre d'un salaire de début !

M. le secrétaire d'Etat. Même pas de début.

Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Debû-Bridel ?

M. Jacques Debû-Bridel. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le secrétaire d'Etat. Je n'ai pas le chiffre exact. Mais je puis vous assurer que les salaires s'échelonnent actuellement, compte non tenu des diverses augmentations prévues à partir de cette année, entre 39.000 et 52.000 francs par mois.

M. Jacques Debû-Bridel. Je vous ai dit 38.000 francs.

M. le secrétaire d'Etat. J'avais compris 35.000.

M. Jacques Debû-Bridel. Je me réfère au rapport que je vous citais tout à l'heure. Je me permets de vous en donner lecture:

« Quand on recherche dans quelle mesure, en 1952 et 1954, le personnel a bénéficié de cet accroissement de dépenses, on constate que sa part a été minime. L'agent permanent a vu le montant annuel de sa paye augmenté de 16.000 francs en moyenne, ce qui représente au total une charge supplémentaire de 468 millions seulement sur un accroissement global de dépenses de 7 milliards. Cependant, les salaires actuels sont des plus modestes. Le salaire moyen de la hiérarchie des machinistes d'autobus, qui sont des virtuoses dans leur métier, est de 38.000 francs, alors que le salaire d'un conducteur de trolleybus d'Alger est de l'ordre de 46.000 francs.

M. Namy. Il n'y a pas beaucoup de sénateurs qui feraient ce travail pour ce prix-là.

M. Jacques Debû-Bridel. Je voudrais bien savoir quel est le traitement d'un conducteur de trolleybus de Lyon, mais je suis certain qu'il est supérieur à celui d'un conducteur de la ville de Paris.

Il y a là véritablement une situation anormalement basse faite aux travailleurs de la régie autonome des transports parisiens, qui explique la nervosité de ce personnel et les grèves dont nous avons à souffrir et que nous déplorons tous. Mais je crois que la meilleure manière d'y remédier serait d'accorder à ce personnel un traitement lui permettant de remplir sa tâche sans un souci trop aigu de la vie quotidienne et du budget familial.

M. Dutoit. Il n'y aurait plus qu'à supprimer le droit de grève !

M. Jacques Debû-Bridel. Je crois que personne ici n'a demandé de supprimer le droit de grève. En tout cas, s'il s'agissait de supprimer le droit de grève, je serais de ceux qui le défendraient...

M. Dutoit. Augmentez les salaires des travailleurs ! Un conducteur d'autobus gagne un peu plus de 35.000 francs !

M. Debû-Bridel. C'est ce que je viens de dire.

M. Georges Laffargue. Il n'y a qu'en Russie que le droit de grève n'existe pas. C'est la faute à Staline, mais comme on vient de le renier, cela n'a pas d'importance.

M. Namy. Monsieur Laffargue, conduiriez-vous les autobus pour 39.000 francs par mois ?

M. Georges Laffargue. En tout cas je conduirais bien la voiture de M. Maurice Thorez pour le même prix. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Jacques Debû-Bridel. J'assiste avec beaucoup d'intérêt à cette discussion, mais je crains qu'elle ne nous entraîne un peu loin du débat que nous traitons et qui est un débat sérieux.

Nous pouvons être tous d'accord pour constater que les grèves tournantes constituent, pour l'ensemble de la population parisienne, une épreuve qu'elle ne mérite pas. Nous pouvons être tous d'accord également pour déplorer la situation qui est faite à un personnel de qualité et qui mérite une rémunération bien supérieure à celle qu'il a aujourd'hui. Il est bon que, devant l'énervement que peuvent lui causer les grèves actuelles, la population parisienne soit au courant du sort fait aux employés de la R. A. T. P.

Je ne veux pas abuser de la patience de l'Assemblée avec des questions spécifiquement parisiennes. Il est cependant certain que la stagnation d'offres de service, que le fléchissement du nombre des voyageurs que nous déplorons sur nos lignes est, en grande partie, lié au faible renouvellement des moyens de transport de la R. A. T. P. Nous n'avons renouvelé, depuis 1939, que 600 autobus sur plus de 2.000. Sur 1.330 motrices de métropolitain, seules quelques dizaines ont été renouvelées. Les conditions d'aération, de confort, d'accès aux postes de transport du métro n'ont pas varié depuis le début du siècle et il est certain qu'il y aurait là, si l'on veut vraiment augmenter la productivité de la Régie autonome des transports un immense effort à accomplir et qui engagerait des investissements de l'ordre de plusieurs milliards.

M. Julien Brunhes parlait tout à l'heure, avec raison, d'une réforme, préconisée du reste par l'office, qui serait indispensable dans le métropolitain et qui est réalisée maintenant dans presque tous les métropolitains étrangers, à savoir l'installation d'escaliers roulants et de tapis roulants; pour les personnes âgées ou fatiguées, les longues montées et descentes entre les différentes stations expliquent en grande partie pourquoi l'on boude le métro et pourquoi l'on préfère le transport en surface.

Quant aux difficultés du transport de surface, la principale est l'accroissement de la circulation. Je ne veux pas y revenir, sauf pour donner mon accord complet sur le fait que, dans la plupart des artères centrales, nous devrons obtenir, dans un délai très bref, la suppression complète et totale du stationnement, si nous ne voulons pas voir paralysés définitivement les transports en commun.

J'en viens maintenant au troisième et dernier point de mon exposé. Il est nécessaire de reprendre complètement la structure administrative de la Régie des transports de la région parisienne. Il est indispensable et nécessaire de reprendre, rénover, adapter aux nécessités actuelles l'exploitation parisienne de la Régie autonome. Il n'en reste pas moins vrai que nous nous trouvons non pas pour demain ou après-demain, mais immédiatement en face d'un déficit sérieux qui ne fait que croître. Comment y remédier ?

Augmentation du prix des billets ? C'est une solution. J'ai dit tout à l'heure pourquoi elle était dangereuse, pourquoi il ne faudrait s'y résoudre qu'à la dernière extrémité et quelles en seraient les répercussions sur la vie sociale d'abord et sur la vie économique ensuite de la région parisienne et sur l'ensemble industriel de cette région. Il ne s'agit pas de l'écarter *a priori*, mais d'en limiter au maximum l'incidence, de n'y recourir que si véritablement on y est obligé par les faits.

Quelles sont les autres mesures qui pourraient être employées pour une résorption de ce déficit budgétaire ?

D'abord la diminution et la suppression des impôts de tous genres et des taxes qui frappent la R. A. T. P. et les transports en commun de la région parisienne. Je sais que cela heurte l'orthodoxie financière. Mais est-il sage pour un Etat — nous pouvons parler de l'Etat quand il s'agit de l'office des transports, étant donné que l'Etat y est largement majoritaire — de paralyser par des impôts la marche d'une entreprise et, par ailleurs, de devoir parer à cette paralysie par des subventions ? Je crois qu'on allégerait considérablement la vie de l'entreprise et qu'on permettrait son équilibre financier par la diminution, sinon la suppression, de certains impôts et taxes. Naturellement, il ne s'agirait pas des impôts d'ordre social ou sur les salaires, mais des taxes supplémentaires sur l'essence, etc., dont on ne cesse de grever le budget de la R. A. T. P.

Il s'agirait aussi pour l'Etat de supprimer cette taxe de un milliard de surcompensation familiale qui vient encore grever le budget de la Régie autonome des transports parisiens.

554 CONSEIL DE LA REPUBLIQUE — SEANCE DU 17 AVRIL 1956

On pourrait enfin obtenir de la collectivité publique un complément de recettes pour les dépenses d'ordre social. Chaque fois que nous votons une loi accordant des réductions de tarifs aux familles nombreuses, aux mutilés, aux économiquement faibles, nous diminuons d'autant les revenus de la Régie autonome des transports parisiens. Or, il est évident que les compensations données pour ces réformes d'ordre social, parfaitement justifiées d'ailleurs, ne remboursent pas intégralement la Régie autonome des transports parisiens. Son déficit, sur ce point, est de l'ordre de un milliard à un milliard et demi.

Enfin, nous pourrions arriver à une économie très sensible par la diminution des réserves faites pour l'annuité de renouvellement du matériel si, doué de la personnalité civile, l'Office des transports ou la Régie autonome des transports parisiens, en tant que régie, pouvait bénéficier du fonds de modernisation et pouvait avoir recours à l'emprunt. Cette année encore, l'inscription pour le renouvellement du matériel est de l'ordre de 4.500 millions. Jadis, avant guerre, les compagnies de transports, pour renouveler leur matériel et acheter du matériel nouveau, avaient régulièrement recours à l'emprunt. En revenant à ce mode de gestion dans une période difficile, dans une période de crise, on allégerait très sensiblement le déficit de la R. A. T. P.

Si l'on veut bien récapituler les économies budgétaires, évidemment scripturaires, dont je sais tout ce qu'elles représentent d'un peu factice, mais enfin il s'agit pour l'instant de rétablir un équilibre budgétaire, voici quels sont les chiffres: sur le renouvellement du matériel, 4.500 millions; sur les impôts, 3.800 millions; intervention de l'Etat complémentaire pour les recettes sociales, 1 milliard. Nous arrivons donc à un chiffre voisin de 9 milliards.

Il reste un autre problème que l'on pourrait aborder. Il existe des lignes généralement déficitaires, qui le seront toujours, mais qui sont cependant nécessaires parce qu'il s'agit de communes éloignées; il s'agit de maintenir une liaison entre telle ou telle commune et la capitale. Pour l'exploitation de ces lignes, qui répondent à une nécessité publique, l'office des transports de la région parisienne et la R. A. T. P. doivent et peuvent attendre une aide de la collectivité publique.

Toutes ces réformes que demande, avec beaucoup de sagesse, l'office régional des transports, arriveraient à réduire très considérablement le déficit.

Pour le surplus, il faudrait avoir recours sans doute à une augmentation, mais très réduite, des tarifs de transport, que l'on pourrait appliquer en tenant compte des nécessités sociales par exemple, en n'augmentant pas le prix des cartes délivrées aux travailleurs le matin.

J'ajoute qu'il est vraisemblable que toute augmentation du prix des transports entraînera presque automatiquement des demandes d'augmentation et, finalement, une augmentation de l'indemnité de transport de 800 francs attribuée à tous les salariés. Or, si cette indemnité, qui se chiffre par milliards de francs, avait pu être versée directement à l'office des transports et répartie entre les différentes compagnies concessionnaires, le volume de cette indemnité de 800 francs par mois concédée à chaque travailleur aurait permis à ces organismes de prendre toutes les mesures nécessaires de modernisation et d'adaptation, ce qui aurait eu pour conséquence immédiate une augmentation du nombre des voyageurs — car il est certain que ce n'est pas par plaisir que tant de travailleurs se rendent à Paris en vélomoteur — et une augmentation de la productivité, d'où atténuation du déficit de la Régie autonome des transports parisiens.

Je m'excuse de ces observations un peu hâtives et un peu techniques par moments.

En conclusion, j'aimerais attirer l'attention de cette Assemblée sur un point essentiel. Le déficit budgétaire de la Régie autonome des transports parisiens qui nous angoisse n'est qu'un aspect très limité d'un problème beaucoup plus grave, celui de l'adaptation des différents organismes de la vie de la région parisienne aux nécessités de la vie du vingtième siècle. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à Mme Dervaux.

Mme Renée Dervaux. Mesdames, messieurs, le problème des transports de la région parisienne est un problème majeur qui devient même inquiétant, compte tenu de la situation faite à la Régie autonome des transports parisiens. Nul ne contestera que les transports jouent plus particulièrement dans la région parisienne le rôle d'un grand service public intervenant de façon décisive dans la vie et l'économie nationales. C'est sans doute en partant de ce principe que les finances publiques apportaient, avant la guerre, une contribution importante à la gestion financière des transports parisiens.

La direction de la Régie autonome des transports parisiens a estimé en 1950, en valeur de l'époque, à dix milliards environ cette contribution. Aujourd'hui, non seulement les pouvoirs publics ne veulent apporter aucune contribution financière au fonctionnement des transports parisiens, mais ils entendent prélever sur le prix des places payées par l'usager les sommes nécessaires au renouvellement d'un matériel usé, alors qu'il était au service de concessionnaires qui ont tiré d'importants bénéfices de son utilisation. Les pouvoirs publics ne se sont pas contentés de l'économie faite sur la rémunération importante des concessionnaires, ils prélèvent encore sur la recette des impôts et taxes dont le niveau est, pour l'exercice 1955, quarante-cinq fois plus élevé que celui de 1939. Les seules charges fiscales et parafiscales sur les salaires se sont élevées à 1.672 millions.

Ce n'est pas tout. La recette elle-même est amputée des sommes correspondant aux réductions de tarif. La loi du 21 mars 1948 a prévu, pour compenser cette perte de recettes, une participation de 15 p. 100, mais la perte dont il s'agit est de 20 p. 100.

Ainsi, non seulement les finances publiques ne participent pas à la gestion financière des transports parisiens, mais la Régie autonome des transports devient en quelque sorte un véritable collecteur d'impôts, puisque l'Etat prélève sur ses recettes plus de six milliards, soit plus de 16 p. 100 de son budget.

Elle supporte des dépenses qui ne lui incombent pas, comme les réductions de tarifs, et elle est placée dans l'obligation d'assurer le renouvellement du matériel et des installations par prélèvement sur ses recettes. On comprend facilement dans ces conditions que la Régie autonome des transports parisiens présente en 1955, et pour la troisième année consécutive, un budget en déséquilibre. Pour cet exercice, l'insuffisance nette résiduelle s'élève à 5.375.116.321 francs.

Pour nous résumer, disons que la situation financière de la Régie autonome des transports parisiens résulte de l'incompatibilité entre le caractère de service public de la Régie et sa gestion à caractère industriel et commercial. En tant que service public, elle supporte toutes les servitudes qui pèsent obligatoirement sur un service public: tarifs réduits, lignes déficitaires, etc.; et comme entreprise à caractère industriel et commercial, elle supporte, au même titre que les sociétés du secteur privé, l'incidence de tous les textes de portée générale qui concernent les impôts, les taxes, les charges sociales, etc.

On peut même ajouter que les charges sont plus lourdes pour la R. A. T. P. que pour certaines sociétés. En 1952, alors qu'au titre du conseil général j'étais administrateur de la Régie, je me suis livrée à une étude sur les prix accordés pour la fourniture de courant. J'ai constaté que le prix concédé aux usines d'électro-chimie et d'électro-métallurgie se situait aux environs de 2 francs 50 le kilowatt-heure. Pour deux ou trois usines, d'ailleurs, le prix était inférieur à 0 franc 70. Or, le prix consenti à la R. A. T. P. était, à cette même époque, de 5 francs 90 le kilowatt-heure. Si la fourniture de courant avait été faite à la Régie sur la base de 2 francs 50, tarif accordé au trust de l'électro-chimie et de l'électro-métallurgie, l'économie en résultant aurait été d'environ 1.300 millions de francs. Voilà donc les causes principales du déséquilibre constant.

Les conséquences de cette situation sont multiples, mais les deux plus graves sont, d'une part le mécontentement du personnel et, d'autre part, celui des usagers. Pour résorber son déficit, l'Office régional des transports préconise des mesures dites de productivité qui se sont déjà traduites par une compression du personnel, ce qui permet, en particulier, un emploi plus fréquent des voitures ne comportant qu'un seul agent. Nous ne connaissons déjà que trop les résultats de l'application d'un tel système qui entraîne, pour les usagers, des attentes plus longues et, pour les employés, un grand surmenage.

Lorsqu'on connaît les dures conditions de travail du personnel de la régie autonome des transports parisiens et les salaires insuffisants — 28.000 francs pour un receveur débutant — on comprend très bien que la patience se lasse et qu'après de nombreuses démarches, sans succès d'ailleurs, le personnel se voie dans l'obligation de recourir à la grève. (*Très bien! à l'extrême gauche.*)

Ce n'est jamais de gaîté de cœur, pas plus pour le personnel de la R. A. T. P. que pour les autres catégories d'ouvriers, que l'on rentre dans la grève, car il en résulte une perte considérable et des difficultés plus grandes dans les familles ouvrières.

Dans un rapport du conseil d'administration de la Régie, il a été indiqué que le nombre de voyageurs transportés dans le métro et dans les autobus est passé de 1.500 millions en 1938 à près de 2 milliards en 1954. En 1955, il a été exactement

de 1.920 millions. Cette augmentation du nombre des voyageurs a eu lieu pendant qu'on enregistrait une diminution des effectifs de 9.000 agents.

Une première constatation s'impose: la suppression de 9.000 emplois n'a pas empêché la régie de subir un déficit très important. On peut même dire que si une diminution du nombre des voyageurs a été enregistrée pendant ce temps, c'est en raison même de la pénurie du personnel. Donc la diminution du personnel, le manque de réalisation n'apportent aucune amélioration des services et partant aucune aisance financière à la R. A. T. P.; au contraire, elles éloignent toujours plus les voyageurs qui ne peuvent pas continuellement supporter de nouvelles difficultés de transport, les retards et les longues attentes qui augmentent sensiblement la journée de travail.

Si, en 1955, une recrudescence du nombre des voyageurs a été enregistrée dans le trafic du métropolitain, puisque l'on comptait 1.078 millions de voyageurs contre 1.068 millions l'année précédente, cette augmentation n'est pas consécutive à une amélioration du service, mais elle tient à l'accroissement de la population de la région parisienne.

Cette augmentation ne s'est d'ailleurs pas produite dans les services routiers, bien au contraire, les difficultés de la circulation aggravant le trafic des autobus.

On parle aussi, pour résorber le déficit, d'une augmentation des tarifs. Si une telle mesure était appliquée, elle aurait pour résultat une désertion massive des usagers et par conséquent une perte de recettes, comme cela s'est produit après chaque augmentation. On a envisagé une troisième solution. Elle émane du conseil d'administration de la Régie qui préconise de demander une subvention aux communes. La Régie penserait ainsi récupérer environ 750 millions. Nous croyons pouvoir affirmer qu'il ne se trouvera aucune commune du département de la Seine pour consentir à verser la moindre somme à la Régie.

Il faut donc rechercher une autre solution et avant tout il faut moderniser le réseau. Voilà trente-deux ans que l'on parle par exemple de l'électrification de la ligne de Vincennes. Mais cette électrification n'est pas encore commencée, bien loin de là, puisque sur les quatre passages à niveau qui doivent être supprimés, un seul l'a été, celui de Joinville-le-Pont. Plutôt que de réaliser cette mesure, utile à des millions de voyageurs, on a préféré électrifier la grande ligne Valenciennes—Thionville, qui unit le bassin houiller du Nord à la métallurgie lorraine et au Rhin. L'exécution de ce projet, qui a coûté 14 milliards, est passée avant celui de la ligne de Vincennes qui n'en coûtait que 10 pour des raisons stratégiques et les seuls bénéficiaires en sont les entreprises privées.

Ainsi donc, faute des moyens financiers nécessaires, la Régie doit renoncer à des solutions constructives. Pour notre part, nous pensons qu'il existe un seul moyen d'assainir la situation financière des transports parisiens, c'est de reconnaître la Régie autonome des transports parisiens comme un véritable service public, financé selon des principes entièrement différents de ceux qui sont aujourd'hui appliqués. Il appartient au Gouvernement de lui en donner les moyens. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Lamarque.

M. Albert Lamarque. Mes chers collègues, mon intervention sera brève, car, dans l'ensemble, nous pouvons nous rallier à l'excellent exposé qu'a fait tout à l'heure notre collègue M. Julien Brunhes.

Souligner l'importance de la Régie autonome dans la vie parisienne est absolument inutile. Elle transporte deux milliards de voyageurs par an et on peut dire qu'elle s'identifie à cette vie parisienne.

La loi du 21 mars 1948, dont on a évoqué le texte à différentes reprises, a fait de la Régie autonome un établissement public à caractère commercial et industriel avec autonomie financière — soulignons-le bien — ce qui veut dire que dans la gestion de la Régie, par son autorité et sous sa responsabilité, les recettes doivent être ajustées aux dépenses. La loi prévoit une participation de l'Etat et des collectivités publiques à raison de 15 p. 100 des recettes pour compenser la perte de recette provenant des tarifs réduits appliqués aux familles nombreuses et aux mutilés. Voilà le régime de la Régie autonome des transports parisiens.

Elle a des charges extrêmement lourdes. Je ne veux pas les énumérer. Je retiens seulement les charges de personnel, qui représentent à peu près 60 p. 100 de l'exploitation avec un effectif de 33.000 unités et autant de retraités. Les conditions sont telles qu'on peut dire que chaque poste est dans l'obligation de nourrir deux hommes, un actif et un retraité. En outre, on m'a indiqué tout à l'heure que les charges fiscales représentaient à l'heure actuelle — et il n'est que de souligner ce chiffre pour montrer à quel point il est effarant — quatre-vingt-six fois celles de 1939.

Telle est la situation de la Régie. Son déficit a été évalué à plusieurs milliards. Quelle est la cause de ce déficit ?

Il peut y en avoir plusieurs sans doute, mais la cause principale réside dans la modicité des tarifs qui, présentement, sont à l'indice 15 ou 16, alors que l'indice des prix est à 25, ce qui veut dire que la régie autonome vend sa marchandise, c'est-à-dire ses tickets, à un prix au-dessous du coût de cette marchandise.

Quel est le responsable de cette situation ? C'est le point qui importe pour nous quand nous avons à examiner le fonctionnement de la Régie, ses responsabilités diverses. On l'incrimine quelquefois dans sa gestion; pourtant le responsable de cette situation, c'est l'Etat...

M. Georges Lafargue. Bien sûr!

M. Albert Lamarque. ... dans la mesure où il impose à la Régie des obligations. Nous avons parlé tout à l'heure de l'autonomie financière de la Régie; or, c'est l'Etat qui viole et qui perturbe cette autonomie en imposant à la Régie des obligations par le jeu des tarifs réduits et, par conséquent, l'Etat prend cette responsabilité. S'il empêche le jeu normal, rationnel de la Régie, il doit prendre également d'autres responsabilités, c'est-à-dire compenser les pertes de recettes que ces décisions entraînent pour celle-ci.

Voilà ce que je voulais dire, monsieur le ministre. On a indiqué tout à l'heure quelles pouvaient être les modifications à faire intervenir. Nous sommes d'accord. Nous pensons que le régime actuel, tel qu'il existe, ne peut pas subsister, qu'il faut une réforme et, en premier lieu, une réforme de caractère administratif et financier. Il faut que l'Etat prenne lui-même ses responsabilités et compense, dans les formes que je viens d'indiquer, les pertes de recettes que ses interventions entraînent pour la Régie

Il faut enfin procéder à une modernisation de la Régie elle-même dans des conditions telles qu'on pourra aboutir à une diminution de l'effectif du personnel, qui est extrêmement lourd, et très probablement, par cette modification, à un accroissement de la clientèle.

Monsieur le ministre, voilà ma seule intervention. Nous approuvons les exposés que nous avons entendus tout à l'heure et certainement nous approuverons ce que vous allez indiquer tout à l'heure vous-même. Ce que nous vous demandons en ce qui concerne cette réorganisation, sur laquelle, je le répète, nous avons exactement la même opinion, c'est de ne pas prendre une décision autoritaire, mais de la soumettre aux commissions compétentes des transports de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République — et Dieu sait si vous avez joué, dans la commission des transports du Conseil de la République, un rôle éminent, pré-éminent!

Vous savez, par conséquent, qu'en transmettant à ces commissions, pour l'étude d'un problème qui est extrêmement grave et complexe, votre proposition de réorganisation, vous trouverez dans ces commissions, pour vous-même et pour le sujet en cause, un concours empressé, dévoué et clairvoyant. (*Applaudissements.*)

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Mon intervention sera brève, de façon très effective, car personne ne s'étonnera dans cette assemblée qu'un élu du département de la Seine évoque ce vaste problème, qui est d'ailleurs non seulement un problème départemental, mais aussi un problème national.

Comment se présente-t-il ? De façon extrêmement simple. Depuis 1918, les transports de la région parisienne imposent tant au budget départemental de la Seine qu'au budget de la ville de Paris des charges très lourdes pour couvrir le déficit.

Le 21 mars 1948, par une loi votée par le Parlement pour mettre un terme à ce déficit, on a institué une Régie autonome des transports parisiens qu'on a dotée ou plutôt qu'on a voulu doter au départ de pouvoirs autonomes, ce qui s'est révélé par la suite inefficace.

Quel a été le résultat de cette création ? De 1948, si j'en crois les chiffres que j'ai sous les yeux, jusqu'à 1952, la Régie autonome des transports parisiens a équilibré ses charges. Depuis 1952, nous sommes entrés dans une ère de déficit. Aujourd'hui celui-ci est de l'ordre de onze milliards.

Quand on examine un déficit, il faut examiner également quelles en sont les raisons. Or, elles apparaissent normales. En effet, le budget de la Régie autonome des transports parisiens a lui-même augmenté de onze milliards, soit à peu près la valeur même de son déficit.

Quelles sont les raisons de cette augmentation ? D'abord, une augmentation des salaires de 9.900 millions. Je pense que personne dans cette Assemblée, sur quelque banc que ce soit,

ne s'insurge contre cette augmentation de salaires et contre cette expansion sociale qui correspond à une expansion économique. Personne ne s'étonnera que la Régie parisienne n'ait pas pu, comme une industrie, éponger cette augmentation de salaires. Il n'y a eu ni augmentation de la production, parce que le nombre des usagers n'a pas augmenté, ni augmentation de la productivité, parce que le prix de revient n'a pas diminué non plus. Ainsi, la Régie autonome des transports de la région parisienne se trouve en déficit.

Le problème qui se pose devant nous est donc d'une extrême simplicité. Il y avait dans la conception du législateur et dans celle du Conseil de la République l'idée d'une régie autonome à caractère autonome et industriel. J'irai chercher une référence, monsieur le ministre, dans la proche démocratie britannique. Il existe là une agglomération beaucoup plus grande que celle de la région parisienne, agglomération qui comprend quelque onze millions d'habitants et où le nombre de voyageurs véhiculés est trois fois plus grand que dans la région parisienne. Il y a là-bas une organisation qui s'appelle la « London Passengers Transport Board », laquelle régit actuellement les transports de la région londonienne. C'est en régime conservateur, non pas une nationalisation, mais une société d'économie mixte, dans laquelle on a posé des règles fondamentales qui sont, j'imagine, des règles souveraines de gestion: obligation pour le *board* d'équilibrer totalement ses recettes et ses dépenses et de traduire exactement dans le prix imposé aux usagers le résultat de sa gestion. Si celle-ci est excédentaire, on diminue les tarifs. Si elle est déficitaire, on les augmente.

M. Jacques Debû-Bridel. Il y a donc quand même des déficits!

M. Georges Laffargue. On lui garantit — ce que la République française ignore, je m'en excuse — une indépendance totale vis-à-vis de l'État. Car si les administrateurs du *board* sont nommés par un comité spécial — et combien éclectique, puisqu'il comprend le lord-maire de Londres, le président du syndic des agents de change, le président de la *Law-Society* — ils ne sont pas révoqués par le conseil qui les a nommés, mais par le ministre des transports, en cas de faute grave.

M. Jacques Debû-Bridel. Mon cher collègue, me permettez-vous une brève interruption sur l'organisation anglaise des transports ?

M. Georges Laffargue. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jacques Debû-Bridel. Il y a un aspect du problème qui ne doit pas vous échapper. L'exploitation de ce que nous appelons la R. A. T. P. est déficitaire; le déficit n'est couvert que grâce à une compensation avec les chemins de fer.

M. Georges Laffargue. Il n'en résulte pas moins qu'on est arrivé dans la région londonienne à ce que je voulais démontrer: à une gestion totalement autonome. Elle l'est tellement que l'organisation n'est même pas libre de ses tarifs. C'est un tribunal spécial des transports qui détermine lui-même l'importance de l'augmentation des tarifs par rapport à l'ampleur du déficit.

Vers quelle formule allez-vous maintenant vous orienter ? Il en est plusieurs en perspective. Il en est une qui consisterait à remettre à l'Office des transports une partie des responsabilités de la Régie des transports, c'est-à-dire à orienter une forme de gestion autonome vers une forme d'étatisation. J'ai enregistré avec plaisir, mon cher collègue et ami monsieur Lamarque, que vous y étiez opposé et vous avez parfaitement raison. Il faut donner à la Régie autonome des transports parisiens la pleine autonomie de sa gestion. Il ne faut pas revenir à une sorte d'organisme bicéphale dans lequel personne n'a ses responsabilités.

D'autre part, il faut considérer le problème tel qu'il se pose en réalité, non seulement pour les transports de la région parisienne, mais pour tous les transports de l'Etat. Les transports de la région parisienne sont-ils ou non un service public ? S'ils sont un service public, si vous admettez qu'ils sont utiles à une forme de vie de la nation— et vous avez raison de l'admettre — qu'ils sont utiles à une vie nationale — et vous avez aussi raison de l'admettre, car, fugacement et passagèrement, ils profitent à un ensemble d'usagers de province — alors n'hésitez pas: si vous voulez maintenir des tarifs bas, c'est à l'Etat lui-même de prendre en charge l'augmentation des tarifs et de la solder.

Si vous n'admettez pas — et alors prenez vos responsabilités — que la Régie autonome des transports parisiens, comme d'autres services de l'Etat, comme la Société nationale des chemins de fer français par exemple, sont des services publics, si vous voulez une gestion saine, faites payer les services que vous demandez aux collectivités.

Vous n'échapperez pas à ce dilemme, en tout cas vous n'y échapperez sûrement pas en remettant à des organismes aussi irresponsables que la Régie autonome des transports dans sa gestion actuelle — il en est de celle-ci comme des syndicats de communes ou des offices de la région parisienne — des responsabilités qui sont les siennes. Rendez celle-ci vraiment autonome. Il faut que l'Etat inaugure une politique ou alors c'est l'usager qui paiera. Vous ne sortirez pas de ce dilemme par des discours, par de la littérature, mais par une organisation nouvelle.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Mes chers collègues, avant d'aborder le corps de mon exposé et parce que j'ai le souci que ne soient avancés que des chiffres ou des faits exacts, je désire préciser les indications chiffrées que j'ai données tout à l'heure de mémoire à propos des salaires d'agents de la Régie des transports parisiens.

Il y a, vous le savez, de nombreuses manières de calculer les salaires. A mon sens, le salaire est la somme dont dispose mensuellement le salarié, en y comprenant toutes les primes qui s'y rattachent, mais en déduisant toutes les retenues opérées à un titre quelconque, y compris celle de la sécurité sociale. Le salaire est ce qui est effectivement perçu par l'employé pour vivre lui-même et faire vivre sa famille.

C'est en me référant à cette idée que je voudrais rétablir les chiffres exacts, en les arrondissant, bien entendu, à quelques dizaines de francs près. En mars 1956, le salaire réel d'un machiniste de la R. A. T. P...

M. Namy. Et débutant.

M. le secrétaire d'Etat. Si vous voulez bien me laisser parler je vous le dirai.

...s'échelonne de 38.200 francs en début de carrière à 49.200 francs en fin de carrière. Pour un agent marié avec deux enfants, avec le salaire unique, ces sommes s'élèvent à 51.200 francs en début de carrière et à 62.300 francs en fin de carrière.

En vertu d'accords qui ont été conclus en septembre 1955 et des dispositions qui sont envisagées à dater du 1er avril 1956, toutes choses restant égales d'ailleurs, bien entendu, il s'ajoutera à ces chiffres, pour les machinistes, environ 1.800 francs par mois — un peu moins en début de carrière et un peu plus en fin de carrière.

Pour les receveurs — ce sont leurs salaires qui ont été mentionnés — nous avons en début de carrière 36.700 francs, en fin de carrière 46.700 francs pour un célibataire. Pour un employé marié avec deux enfants, le traitement de début, salaire unique compris, s'élève à environ 49.700 francs, tandis que le traitement de fin de carrière est de 59.800 francs et il s'y ajoutera également les sommes qui ont été mentionnées tout à l'heure et qui sont, d'après les dispositions prises le 1er avril, un peu plus élevées pour les receveurs que pour les machinistes.

On peut naturellement estimer que c'est trop ou que ce n'est pas assez; mais il est loyal de discuter seulement sur des chiffres qui ont une valeur précise. Le problème sur lequel notre collègue M. Brunhes vient d'attirer l'attention est en effet grave. Le déficit de la R. A. T. P. met actuellement en danger, si aucune mesure n'est prise, le fonctionnement d'un service public essentiel de la région parisienne.

Je désire d'abord préciser avec beaucoup de netteté la situation financière de la régie et vous en dire les causes. Ce sera d'ailleurs rapide et, sur l'essentiel, je suis d'accord non seulement avec M. Brunhes, mais aussi avec M. Debû-Bridel et M. Lamarque.

Puis j'indiquerai les mesures immédiates à prendre et enfin j'examinerai le problème de la réorganisation — autrement dit de la modification de la loi de 1948 que je considère comme indispensable pour répondre aux besoins de l'agglomération parisienne.

Voici les chiffres: au 31 décembre 1955, le montant cumulé des déficits antérieurs s'élève à 8.783 millions, dont 979 millions pour l'exercice 1953, 2.429 millions pour l'exercice 1954, 5.375 millions pour l'exercice 1955.

Les prévisions budgétaires pour 1956 font apparaître un déficit minimum de 10.630 millions, soit près de 900 millions par mois: nous avons même quelque chance de nous trouver beaucoup plus près d'un milliard mensuel que des 900 millions. Par conséquent, si aucune mesure n'est prise, la somme des déficits à la fin de 1956 s'élèvera à près de 20 milliards de francs.

En fait, ces déficits, pour importants qu'ils soient, ne sont qu'une partie des insuffisances de recettes de la R. A. T. P. Bien entendu, on ne saurait imputer à la gestion de la R. A. T. P. et encore moins à son personnel l'obligation, faite à la régie, de consentir des réductions de caractère social; si elles sont admises, celles-ci doivent incomber au budget des affaires sociales ou, à la rigueur, au budget des affaires économiques, mais non au budget proprement dit de la R. A. T. P. ni davantage à celui des travaux publics.

Pour vous exposer complètement la situation, je dois tenir compte de l'ensemble de ces insuffisances. En vertu de la loi de 1948, l'Etat et les collectivités de la région parisienne ont versé près de 20 milliards de participations financières à la R. A. T. P. au cours des trois années écoulées.

Cette somme représente les 15 p. 100 du montant des recettes de l'exercice; c'est la subvention maxima qui pouvait être versée à la régie et qui a été effectivement versée d'une façon constante. Donc, en trois ans, il y a eu en réalité quarante milliards de différence entre les recettes effectivement encaissées des voyageurs par la Régie autonome des transports parisiens et les dépenses auxquelles elle a dû faire face.

Il y a plus: ces chiffres n'expriment pas la véritable situation, car le renouvellement du matériel est absolument insuffisant et je dois dire à Mme Dervaux que je ne l'ai pas très bien suivie lorsqu'elle a déclaré qu'il était inadmissible de faire figurer au budget d'exploitation de la Régie autonome des transports parisiens les sommes nécessaires à ce renouvellement.

C'est la base même de toute gestion saine, que ce soit celle d'un service public ou d'une entreprise privée, que le renouvellement des moyens de production doit être compris dans le bilan de l'entreprise. Pour le renouvellement du matériel et des installations de la R. A. T. P., les sommes prélevées annuellement sont de l'ordre de 2.200 millions par an.

Ce seul détail vous montrera quelle est la gravité de la question, car on estime la valeur totale du matériel roulant de la Régie autonome à plus de 65 milliards de francs, ce qui amènerait à estimer, par un raisonnement — je le reconnais — simpliste, qu'un autobus ne peut être changé avant trente années de service.

M. Jacques Debû-Bridel. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jacques Debû-Bridel. Monsieur le ministre, je me permettrai de rectifier un chiffre que vous avez cité. Je vois inscrit aux prévisions initiales de dépenses pour l'exercice 1955: annuité de renouvellement, 4.500 millions. Nous sommes donc loin des deux milliards dont vous parliez tout à l'heure. Il s'agit de plus du double.

Par ailleurs, personnellement, je me suis permis de vous suggérer, m'inspirant, je ne m'en cache pas, du rapport de M. Ruais dont je parlais tout à l'heure, de diminuer ce crédit dans la situation actuelle. Il est absolument indispensable pour une bonne gestion financière que l'entretien du matériel soit inscrit à son budget. Sans cela, nous allons au-devant des plus graves surprises; mais, actuellement, ce qui importe essentiellement, ce n'est pas de remplacer le matériel, c'est d'avoir recours à un matériel absolument neuf, techniquement moderne. Il s'agit donc véritablement de dépenses d'investissements, de dépenses de « modernisation ».

Avant la guerre et d'une façon régulière les anciennes sociétés d'exploitation, qu'il s'agisse du métropolitain ou des autobus, recouraient à l'emprunt pour l'achat de leur nouveau matériel. Aujourd'hui ce recours à l'emprunt n'existe plus. Ce que je vous ai demandé et ce que nous vous demandons tous, c'est de réduire cette dépense budgétaire dite de renouvellement, qui est beaucoup trop lourde s'il s'agit seulement d'entretien, mais qui est ridiculement faible, et là vous avez raison, s'il s'agit de modernisation et de rééquipement en matériel. Il convient donc de permettre à la R. A. T. P., ou mieux à « l'office », de participer au fonds de modernisation pour le renouvellement et la modernisation de son matériel.

M. le secrétaire d'Etat. Mon cher collègue, je maintiens mes chiffres: 2.200 millions pour 1953, 2.400 millions pour 1954 et 2.400 millions pour 1955.

Le chiffre de 4.500 millions que vous avez cité d'après les prévisions initiales a été ramené à 2.400 millions. A moins que vous n'ayez bloqué deux dépenses qui sont absolument différentes: la première étant le renouvellement du matériel auquel il est très difficile de procéder en vertu de l'emprunt...

M. Jacques Debû-Bridel. La Société nationale des chemins de fer français le fait bien!

M. le secrétaire d'Etat. Si elle agissait ainsi, la Société nationale des chemins de fer français n'opérerait pas d'une façon rationnelle. Ce que je tiens à dire, c'est qu'il ne faut pas confondre deux notions distinctes. Le renouvellement du matériel est indispensable. Il est bien évident que l'autobus, une fois usé, doit être remplacé. Le fait qu'il soit remplacé par un modèle plus récent ne permet pas de parler de modernisation et le remplacement doit être compris dans le bilan d'une exploitation. Il s'ajoute au renouvellement des dépenses de modernisation, et j'y reviendrai tout à l'heure. Il n'y a pas de doute, c'est l'emprunt qui doit contribuer à la modernisation, dans la mesure où celle-ci engendre finalement des réductions de dépenses.

M. Jacques Debû-Bridel. Vous me rassurez un peu.

M. le secrétaire d'Etat. J'ai assez l'habitude de ces questions pour distinguer entre des dépenses qui ne sont pas de même nature. Ainsi on parle beaucoup de la mise sur pneus d'un certain nombre de rames de métro. Je pense qu'il s'agit là de modernisation. Cette dépense n'a rien de comparable avec le remplacement d'un wagon d'une rame de métro par un matériel plus moderne, mais d'un type à peu près identique. La mise sur pneus suppose un ensemble de travaux et ne peut être comprise dans le renouvellement.

M. Jacques Debû-Bridel. Je crois qu'on a été beaucoup moins rigoureux dans ce distinguo pour la Société nationale des chemins de fer français notamment.

Mme Renée Dervaux. Certainement!

M. le secrétaire d'Etat. Estimez-vous qu'on a eu raison ou qu'on a eu tort ? Nous aurons malheureusement à reparler du déficit de la Société nationale des chemins de fer français.

M. Jacques Debû-Bridel. Ne battez pas la coulpe de la Société nationale des chemins de fer français sur la poitrine de la Régie autonome des transports parisiens, c'est tout ce que nous vous demandons. (*Sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat. Je vous ai indiqué, il y a un instant, ce qu'il en était pour le renouvellement. Il en résulte qu'en réalité, tant du fait du déficit constaté que des sommes versées sous forme de subventions, légitimes ou non — dans la mesure même où elles sont une compensation de recettes refusées, elles me paraissent légitimes — nous aboutissons, malgré l'insuffisance des crédits consacrés au renouvellement du matériel et à la modernisation, à une situation extrêmement grave et, sur le plan de la trésorerie, presque catastrophique. Du fait de son déficit d'exploitation, la Régie éprouve les plus grandes difficultés de trésorerie. Elle a épuisé depuis longtemps le fonds de roulement de 2 milliards qui lui avait été octroyé par la loi du 8 mars 1949 relative aux comptes spéciaux du Trésor. Elle a retardé — c'est un euphémisme — le payement de ses impôts, si bien qu'au 31 décembre, elle devait, à ce titre, plus de 5 milliards et demi, dont 2.200 millions pour 1954 et 3.300 millions environ pour 1955.

M. Boisrond. Et la sécurité sociale ?

M. le secrétaire d'Etat. Afin de faire son échéance de fin décembre, elle a dû utiliser 1.300 millions empruntés fin novembre à la caisse des dépôts et consignations pour des travaux de premier établissement — et cela est grave — qu'elle a employés à couvrir ses dépenses et à remédier à ses difficultés de trésorerie.

Il s'y ajoute 1.560 millions provenant des ressources destinées au renouvellement du matériel et non utilisées au cours de l'année 1955. Pouvez-vous vous étonner, dans ces conditions, si, sur 2.600 autobus de la Régie, 800 seulement, c'est-à-dire moins du tiers, ont moins de dix années d'existence ?

Or, en 1956, bien entendu, la situation va s'aggraver, par suite du déficit qui, tous les mois, s'accroît de plus de 900 millions. Dans le courant de l'année, la Régie sera probablement obligée de recourir à un emprunt pour redonner à sa propre trésorerie le moyen de payer des dépenses de renouvellement pour lesquelles elle a déjà perçu, ou du moins réservé, des sommes l'année précédente.

J'ajoute qu'actuellement, si la trésorerie peut fonctionner et les payements se faire, c'est seulement parce que l'Etat et les collectivités locales ont versé par anticipation la totalité des sommes qu'ils devront à la R. A. T. P. pour l'année 1956 en vertu de la loi de 1948, c'est-à-dire près de six milliards. Néanmoins, dans l'état actuel des textes, toutes les habiletés, tous les exercices de gymnastique étant épuisés, la Régie autonome se trouvera en état de cessation de payements à la fin de juin ou, au plus tard, à la fin de juillet. Cela signifierait — hypothèse, je le répète, absurde — que la Régie n'étant

plus en état de payer et ne disposant, en vertu de la loi, d'aucune possibilité de se procurer une ressource nouvelle, l'ensemble des véhicules du métropolitain et du réseau de surface devrait cesser son activité le 30 juin prochain.

M. Jacques Debû-Bridel. Ce qui est quand même peu probable !

M. Namy. Ce serait plutôt gênant !

M. le secrétaire d'Etat. C'est assez peu vraisemblable, je le reconnais volontiers. En tout cas, j'en tire la conclusion qu'il faudra bien faire quelque chose.

M. Jacques Debû-Bridel. Nous sommes tous d'accord !

M. Jean Bertaud. On fera la grève ! (*Sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat. On a beaucoup parlé de la légitimité de la grève. Je veux, à ce sujet, vous donner connaissance d'une information qui m'est parvenue à midi: trente ouvriers du dépôt de Malakoff n'ont pas pris le travail en donnant comme motif qu'ils accompagnaient à la gare un de leurs jeunes camarades rappelé parmi les disponibles pour aller servir en Algérie. (*Mouvements divers.*)

M. Jean Bertaud. Ils devraient y aller avec lui!

M. Boisrond. Des sanctions sont-elles prévues ?

M. le secrétaire d'Etat. Il s'agit d'un fait qui s'est passé ce matin. La R. A. T. P. a tout de même en la matière une certaine part de responsabilité.

J'ajoute que le déficit du compte d'exploitation peut aussi s'aggraver pour des raisons qui sont absolument étrangères à la gestion. En effet, le développement d'un certain nombre de quartiers nouveaux en banlieue rend absolument inévitable la création de nouvelles lignes de transports en commun. Il est inconcevable d'entreprendre la construction de nouveaux quartiers sans fournir à ceux qui les habiteront les moyens de se rendre au centre de la capitale.

D'autre part, en vertu des accords que j'ai mentionnés tout à l'heure, les salaires augmenteront d'un milliard de francs au cours de l'année 1956 et le nombre des retraités, qui a déjà dépassé celui des agents en activité, s'accroîtra encore cette année et les années suivantes.

Que faire? Je ne voudrais pas revenir trop longuement sur un certain nombre d'observations qui ont été présentées. Mon ami M. Brunhes a cité des chiffres impressionnants. Je ne parlerai pas de l'histoire des rats, qui est probablement exacte. Je ne l'ai pas fait vérifier. Cela prouve évidemment la grande complexité administrative qui règne dans ces services.

M. Brunhes a signalé qu'il y avait quinze agents de direction en 1938 et cent-cinquante en 1955. Je lui demanderai de venir faire des pointages avec moi. On m'a fourni des chiffres un peu différents. Par exemple, l'effectif du personnel de direction était de cent-quatre agents en 1938 et est seulement de quatre-vingt-dix-sept au 1er janvier 1956.

D'autre part, M. Brunhes a souligné l'importance de la maîtrise dans les services d'entretien. En réalité, elle provient de ce que ces services contrôlent des travaux qui ne sont pas effectués par la régie elle-même. Il est évident que si la R. A. T. P. fait exécuter un travail dans un atelier privé c'est un agent de maîtrise qui opérera le contrôle nécessaire au moment où les véhicules ou les appareils sont mis en service.

Je ferai bien entendu examiner vos suggestions, car il y a sans doute intérêt à confier plus de travaux à l'industrie privée. Mais je crois — et je m'adresse ici à un parlementaire parisien — que la réduction massive des ateliers de la R. A. T. P. n'irait probablement pas sans quelques difficultés. Je soupçonne à ce sujet que les parlementaires parisiens désireront me rencontrer pour me demander, le cas échéant, de ne pas procéder à tel ou tel licenciement.

M. Julien Brunhes. Ce ne sera pas moi, en tout cas!

M. le secrétaire d'Etat. Ce n'est pas une accusation, c'est une simple supposition. Du reste, depuis trois ans, l'effectif a été réduit d'environ 200 agents sur un total de 1.500.

Au surplus, les possibilités d'économies, pour réelles qu'elles soient, restent très limitées. N'oubliez pas que les dépenses de personnel représentent, salaires et charges sociales compris, 38 milliards de francs et qu'il n'est pas question de les diminuer. Dans les transports en commun, on ne peut réduire indéfiniment le personnel en service. Je n'ai, contre l'utilisation de véhicules à un seul agent — au moins dans un certain nombre de cas déterminés — ni prévention ni même opposition; mais il ne faut pas se faire d'illusion: les seules économies de personnel viendront beaucoup plus de l'augmentation de capacité des autobus que de la suppression d'un employé sur deux dans un très grand nombre d'autobus. On peut également retarder quelques petits travaux, mais vous savez bien qu'il y en a beaucoup à faire. On peut aussi supprimer quelques lignes d'autobus, je dis bien « supprimer », car réduire la fréquence ne sert à rien. Je dénonce ici la fausse méthode d'économies qui consiste à dire que si une ligne d'autobus est déficitaire, il faut réduire le nombre des services quotidiens. En réalité, on ne diminue pas le déficit, mais on l'augmente car, en créant des intervalles trop grands, on écarte automatiquement de la ligne une fraction importante des usagers.

Par conséquent, si une ligne d'autobus est nettement déficitaire, si elle ne se justifie plus par un caractère de service public qui pourrait la faire maintenir, il faut ou bien la limiter au service de pointe, matin, soir et éventuellement aux environs de midi, ou la supprimer. Mais ce serait se bercer d'illusions que d'imaginer diminuer le déficit d'une ligne de transport quel qu'il soit en espaçant les départs des véhicules.

En y mettant beaucoup d'acharnement et peut-être en forçant quelquefois la main aux dirigeants de la Régie autonome des transports parisiens, il est vain de compter sur des économies qui dépasseraient quelques centaines de millions de francs par an. Hélas! ce n'est pas de quelques centaines de millions qu'il s'agit, mais de dizaines de milliards.

M. Jacques Debû-Bridel. C'est évident!

M. le secrétaire d'Etat. Par conséquent, que reste-t-il à faire? Naturellement, on peut déclarer — c'est d'ailleurs ce qui a été fait tout à l'heure — qu'une entreprise publique considérée comme une entreprise industrielle ne supportera aucune charge ou impôt et qu'il sera ainsi inutile de modifier les tarifs. En réalité, c'est déplacer la difficulté, ce n'est pas la résoudre. Or, je considère que la question des tarifs doit être examinée de près.

Mon cher collègue et ami, monsieur Debû-Bridel, vous avez dit: c'est fâcheux mai ce n'est pas alarmant. Evidemment, tout dépend de ce qu'on entend par là. Si vous estimez que quinze ou vingt milliards n'ont pas beaucoup d'importance, alors je reconnais avec vous que c'est fâcheux sans être alarmant. Mais si on considère que quinze milliards ici, vingt milliards là finissent par créer dans le budget des « trous » de centaines de milliards, en attendant de dépasser le millier de milliards — peut-être, si notre collègue Pellenc était là, affirmerait-il que les 1.000 milliards sont dépassés — alors j'avoue avoir l'esprit plus limité et me sentir gêné de trouver alarmant ce dépassement, même s'il n'est que de quelques dizaines de milliards de francs.

En tout cas, il importe de constater que les tarifs de la R. A. T. P. sont au coefficient 15,4 par rapport à 1938, alors que le kilomètre S. N. C. F. est environ au coefficient 19. Et je ne vous apprendrai rien en vous disant que la S. N. C. F. n'équilibre pas tout à fait son budget. Le prix du carburant est au coefficient 18,25, l'indice des prix de détail au coefficient 25 et les salaires moyens du personnel sont à un indice plus de 25 fois plus élevé qu'en 1938.

Il existe donc un certain décalage. Retenons aussi que les tarifs de la régie autonome des transports parisiens sont restés constants depuis août 1951 alors que les salaires ont augmenté de 25 p. 100, les retraites de 70 p. 100 et le courant électrique de 22 p. 100. Je ne parlerai pas des droits sur l'essence dont vous savez qu'ils n'ont pas diminué.

Entre temps, l'administration des travaux publics, qui est chargée de veiller non seulement sur la gestion des transports en commun de la région parisienne mais aussi sur les transports en commun de toutes les villes françaises, a imposé avec une grande sévérité, à ces villes ou aux départements, de consentir l'effort nécessaire en vue d'assurer l'équilibre de la gestion de leurs transports en commun. C'est ainsi que la hausse a été de 40 p. 100 à Toulouse et de 50 p. 100 à Lyon.

Pour ne pas désobliger la population de l'agglomération parisienne, qui pourrait juger peu convenable de se voir comparée avec la population de villes beaucoup moins importantes, faisons, si vous le voulez, la comparaison avec Londres, ville que vous avez citée tout à l'heure et dont notre collègue M. Laffargue a parlé. A Londres, les tarifs ont dû être majorés, à la fin de 1955, dans des proportions considérables et l'unité de transport, qui est à Paris de 20 francs pour le métropolitain, doit atteindre 32 francs à Londres. New-York a connu, en 1955 également, une augmentation de 50 p. 100. Ceci prouve — et vous l'avez tout à l'heure très justement remarqué — que les problèmes qui se posent dans les grandes agglomérations sont sensiblement les mêmes. Vous observerez que des agglomérations comme Londres ou New-York n'ont pas pu échapper à la nécessité de faire face à l'augmentation des dépenses par une augmentation des tarifs.

Or, je vous rappelle que le ministre des travaux publics est chargé, en vertu même de la loi que vous avez votée en 1948, de veiller au fonctionnement normal et régulier de la R. A. T. P. Par conséquent, il semblerait, étant donné les causes de la hausse des prix de revient, que l'ajustement des tarifs soit la seule décision normale. Il m'était apparu qu'une augmentation de 25 p. 100 produisant 7.500 millions, y compris l'augmentation des subventions, sans assurer l'équilibre complet, était du moins une mesure raisonnable dont le public — j'en suis persuadé — aurait compris la nécessité.

Je viens de définir la position du ministre des transports chargé d'assurer la gestion d'un service public. En réalité, il est parfaitement exact que, dans les circonstances présentes, un certain nombre de facteurs d'ordre politique, social ou économique peuvent s'opposer à ce que soit proposée présentement une majoration des tarifs. Le ministre des transports s'incline devant une nécessité qui ne concerne pas son domaine, il tient à dire qu'il s'agit là d'une question non plus de services des transports mais d'un problème de politique générale qui nécessairement doit être réglé par des moyens différents de ceux de la gestion du budget des transports.

M. Julien Brunhes a d'ailleurs fait une suggestion qui, je dois l'avouer, m'a beaucoup frappé. Il a proposé une sorte de péréquation qui aurait pour but de faire concourir l'ensemble des habitants de l'agglomération parisienne à l'activité de cette agglomération. Ceux qui ont la chance d'habiter dans la zone desservie par le métropolitain bénéficient de l'avantage de payer relativement bon marché leur transport, et ceux que les difficultés de logement obligent à habiter loin de l'agglomération se trouvent contraints d'ajouter à cette dépense modeste des frais souvent importants du fait de la multiplication des sections d'autobus. Nous pourrions avoir la tentation d'essayer de corriger en quelque sorte, cette majoration générale des tarifs par une sorte d'élément de pondération. Cela pose malheureusement, d'assez graves difficultés. Il y a vous le savez bien, entre les tarifs de banlieue de la Société nationale des chemins de fer français et ceux de la Régie autonome des transports parisiens, des règles de correspondance. La gestion des lignes de banlieue de la Régie autonome est peut-être encore plus déficitaire que celle des lignes parisiennes. Le fait de diminuer les tarifs de banlieue aboutirait à accroître les charges de la Société nationale des chemins de fer français, c'est-à-dire, bien entendu, de l'Etat. Le problème mérite donc qu'on l'examine de près.

M. Jacques Debû-Bridel. C'est le système anglais, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat Je vous dirai, mon cher collègue — au terme de mon exposé, j'aurai d'ailleurs répondu par là aux paroles qui ont été prononcées par notre collègue M. Lamarque — que je n'ai pas d'idée préconçue. Vous pouvez m'en blâmer, estimer que j'ai tort et que je devrais monter à cette tribune avec un plan.

Je ne crois pas beaucoup aux plans soigneusement préétablis. Un certain nombre d'années d'expérience, je ne dirai pas de vie politique, mais au moins de vie administrative, m'ont appris que seule compte l'expérience, et qu'il faut avoir eu le courage de s'être trompé un certain nombre de fois pour pouvoir corriger ses erreurs et aboutir à des résultats satisfaisants.

En réalité, la Régie autonome des transports parisiens ignore assez volontiers l'Etat quand elle n'a pas trop de difficultés. Moi-même, n'ai été saisi de ce problème il n'y a guère que quelques semaines lorsqu'il est apparu que la situation empirait de plus en plus. Vous pouvez m'objecter — ce qui est parfaitement exact — que ces renseignements se trouvaient dans les archives du ministère.

M. Jacques Debû-Bridel. Vous êtes représenté à l'Office des transports.

M. le secrétaire d'Etat. L'Office des transports, sauf dans l'avis que je lui ai un peu arraché le 10 avril 1956, s'est montré peu empressé, peut-être parce que son expérience lui avait appris — ce n'est donc pas un reproche que je lui adresse — qu'il ne sert à rien d'émettre des avis qui ne sont pas suivis. Je disais donc que je n'ai pas d'idées préconçues.

M. Jacques Debû-Bridel. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Debû-Bridel avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jacques Debû-Bridel. Il est évident que l'Office des transports n'a peut-être pas fait preuve d'une grande diligence. Permettez-moi de vous rappeler que le Gouvernement, c'est-à-dire l'Etat, y est en fait majoritaire. Votre ministère y entretient trois représentants, alors que vous ne pouvez tout de même pas, je crois, distinguer l'action gouvernementale de l'action de l'office.

Personnellement, si j'avais un reproche à faire à l'office, ce serait celui qu'il n'est trop souvent que le paravent.

M. le secrétaire d'Etat. J'en viens donc maintenant à un certain nombre de projets, de conclusions.

On a cité tout à l'heure la tendance à la désaffection d'une partie des usagers à l'égard des services de transports. En réalité, vous avez mentionné très justement que le nombre des usagers avait diminué progressivement et régulièrement jusqu'en 1953 et que depuis cette date il y avait un léger relèvement. A la vérité — c'est une constatation qui est peut-être faite dans tous les réseaux de transports en commun en France comme à l'étranger — il est arrivé un moment, vers 1952-1953, où l'encombrement des grandes cités aboutissait à faire refluer vers les transports en commun au moins une partie des gens qui était en train de les abandonner. Cependant, ce qui est sûr, c'est qu'on ne peut envisager une transformation de l'administration et de la gestion des transports en commun de la région parisienne sans mener de pair le vaste effort de modernisation qui est impérieusement nécessaire. Et je ne parle pas ici, mes chers collègues, de renouvellement, ce qui est une autre chose.

Du premier tour d'horizon que j'ai fait opérer, il résulte qu'en restant dans des proportions modérées on est arrivé à un programme d'environ 25 milliards. C'est très modéré car, dans une ville dont je connais assez bien l'organisation des transports qui représente pour tous les chiffres de recettes et de nombre d'employés exactement le douzième de l'activité de la Régie des transports en commun, nous aurons consacré en dix ans 5 milliards à la modernisation de notre réseau. Autrement dit, pour réaliser une transformation égale à celle qui a pu être effectuée en assurant d'ailleurs l'équilibre des recettes et des dépenses dans une ville française, il faudrait dépenser dans l'agglomération parisienne 50 à 60 milliards de francs. Or, j'estime possible de s'en tenir à un chiffre de l'ordre de 25 milliards en cinq ans.

Il est évident que le métropolitain doit soulager la circulation de surface. Il faut donc y recourir au maximum. Cependant, j'en suis convaincu, vous ne pourrez le faire qu'à la condition de le rendre je ne dirai pas plus attrayant mais au moins plus supportable qu'il ne l'est aujourd'hui.

Il est exact qu'il y a trente ans le métro parisien était à la pointe du progrès. Cela a d'ailleurs valu à l'organisation technique de la Régie autonome des transports parisiens une réputation qu'elle mérite.

Elle pourrait maintenant faire aussi bien qu'il y a quarante ou cinquante ans, si elle en avait les moyens. Mais, aujourd'hui, le métro parisien est beaucoup plus une rétrospective des premières années du vingtième siècle que le témoignage du progrès des transports en commun vers le milieu de ce même siècle.

On ne peut le discuter, l'accès du métro est trop fatigant pour les gens âgés ou marchant avec difficulté et il faut équiper les principales stations d'escaliers roulants. Cela paraît simple mais chacun de ces escaliers coûte environ 60 millions de francs en moyenne.

Il faut aménager des trottoirs roulants sur certains points de correspondance où il faut parcourir des centaines de mètres pour passer d'une ligne à l'autre. Enfin d'autres aménagements entraînent généralement des économies comme les portillons automatiques.

En banlieue et à Paris, le S. N. C. F. n'est pas reliée ou est mal reliée au métro. Un programme de jonction est indispensable. Au surplus, la S. N. C. F. aura d'ailleurs bientôt à renouveler son matériel. Par exemple le peuplement de la banlieue Marly ou Poissy l'oblige à d'importants travaux. Les banlieues Nord et Est doivent bénéficier de l'électrification.

Il faudra enfin, je voudrais ici revenir à un thème que j'ai bien souvent entendu dans cette Assemblée, réaliser l'électrification de la ligne de Vincennes qui, à elle seule, représente presque des dizaines de milliards.

Je le répète donc, nous ne pouvons plus vivre sur le réseau actuel. De plus, il est difficile d'admettre que l'on puisse traîner, dans le réseau de surface, des autobus qui pour plus des deux tiers ont dépassé dix ans.

Voilà, comprenez-vous, la nécessité de prévoir un très large effort de renouvellement et de modernisation et, il faudra naturellement trouver, pour y faire face, les ressources nécessaires.

Enfin, l'organisation future ? Nous aurons à coup sûr un grand effort à faire pour rétablir l'équilibre financier et mettre les transports au niveau des besoins de la région parisienne. Pouvons-nous le faire dans le cadre de la loi actuelle ? Sûre-

ment pas. Cette opinion, je la partage avec M. Julien Brunhes, avec M. Debû-Bridel, avec tous ceux qui ont pensé au problème. Je constate que l'office des transports s'y est rallié dans son dernier avis du 10 avril 1956. Même si nous n'avons pas laissé jouer librement les mécanismes de la loi de 1948, celle-ci a des défauts certains: mauvaise répartition des tâches entre la R. A. T. P. et l'Office des transports parisiens, insuffisance de pouvoir de l'organisme coordinateur, mauvaise répartition des tâches aussi entre le pouvoir central et les organes régionaux.

Pour l'Office des transports, je suis plus disposé à me rapprocher de l'opinion émise par M. Debû-Bridel que par la vôtre, mon cher collègue, car je crois que c'est en réalité l'organisme coordinateur qui, sous une forme différente devrait détenir davantage de pouvoirs de décision, la Régie ayant son autonomie, c'est entendu, mais dans un rôle strictement limité d'exécution.

Le premier point est bien connu. On le résume en disant que l'office qui fixe les tarifs est maître des recettes et la Régie qui exploite maître des dépenses c'est-à-dire ce sont deux organismes différents qui décident l'un des recettes, l'autre des dépenses, et qui n'ont pratiquement aucun lien entre eux. Autrement dit, chaque fois que la Régie propose une dépense, rien ne l'oblige à proposer les mesures financières équivalentes. Du reste, l'Office ne propose pas seulement des recettes car lorsqu'il décide de créer une ligne, il n'est pas obligé de s'occuper de sa rentabilité. Il impose à la Régie l'exploitation d'une ligne dont on peut savoir longtemps à l'avance qu'elle ne sera pas rentable.

J'aurai d'ailleurs, tout à l'heure, à distinguer dans cette affaire ce que je considérerai, techniquement parlant, comme une nécessité, celle de faire face, par des recettes équivalentes, aux dépenses qu'on effectue, et une autre donnée, qui est d'un ordre différent et que nous n'avons pas le droit de perdre de vue: c'est le caractère de service public qui peut imposer, soit aux collectivités, soit à l'Etat, d'accepter la charge d'un certain nombre de services qui ne sauraient — nous le savons tous — être rentables sur le plan commercial, mais n'en sont pas moins indispensables à la vie de la collectivité.

La loi de 1948 — c'est peut-être ce qui explique bien des choses — est le résultat d'un compromis entre des tendances opposées, l'une voulant municipaliser ou régionaliser les transports parisiens, l'autre voulant les mettre directement sous l'autorité ministérielle.

En faveur de cette dernière thèse jouaient d'ailleurs divers arguments: le pouvoir central ne peut pas se désintéresser de ce qui se passe dans la capitale. D'autre part, les lignes de chemin de fer concédées par l'Etat font de plus en plus partie intégrante des transports parisiens. Mais, ici encore, le compromis a abouti à laisser sans responsabilités effectives les autorités qui y sont le plus intéressées, c'est-à-dire les autorités municipales ou départementales.

Ma tendance, qui résulte de l'expérience que j'ai pu acquérir ailleurs et que du reste j'ai souvent définie sur bien d'autres sujets, me conduit à souhaiter le renforcement du caractère régional de l'organisation. Les transports sont liés étroitement à la vie municipale, à condition bien entendu de donner à cette expression de « vie municipale », dans le cadre d'une agglomération comme celle de la région parisienne, un caractère évidemment multi-municipal et même multi-départemental. L'étatisation aboutit à faire intervenir sans cesse l'administration centrale dans la vie des communes. Je préférerais, au contraire, que les autorités locales prennent conscience de leurs responsabilités et qu'elles les acceptent. Je voudrais, précisément dans le cadre de l'office, accentuer le caractère régional de l'exploitation.

Seulement, il est bien évident que l'Etat ne peut en être écarté que dans la mesure où il n'aurait pas à participer aux dépenses de l'exploitation; le seul moyen, pour une collectivité locale, d'échapper à la tutelle de l'Etat, c'est de ne rien lui devoir. Je ne pense pas que ce soit possible dans le cadre de l'organisation générale des transports en commun de la région parisienne. Il semble donc inévitable que l'Etat intervienne dans la proportion même où il contribuera.

Je n'envisage d'ailleurs pas de créer un organisme qui ait, un peu comme à Londres, le monopole des transports. Bien des obstacles techniques et juridiques s'opposent à ce que nous envisagions, par exemple, de changer le statut des lignes de la Société nationale des chemins de fer français ou d'éliminer des lignes d'autocars qui n'appartiennent pas à la Régie autonome des transports parisiens.

Pour la direction des transports, je souhaiterais créer non plus un office, mais, pour employer un terme qui entre maintenant dans la législation, un syndicat intercommunal et interdépartemental des transports où l'Etat serait obligé de participer, ne serait-ce que comme concédant de la Société nationale des chemins de fer français. Je désire que cet organisme ait une personnalité morale et une capacité financière. C'est indispensable pour ordonner et coordonner les transports qui sont exécutés dans la limite de l'agglomération à la fois par la Régie autonome des transports parisiens, la Société nationale des chemins de fer français et par les transporteurs libres.

Ce syndicat fixerait les lignes, les services, les programmes généraux d'exploitation, les tarifs et les programmes d'investissements. Il financerait ces investissements concurremment avec les différents services qui en bénéficieraient.

A la vérité il faudrait que l'administration centrale n'intervînt que lorsqu'elle estime l'équilibre d'exploitation compromis par un niveau de recettes insuffisant ou par une trop grande tendance à l'endettement, autrement dit, lorsque les conditions de gestion rendraient inévitable, comme c'est le cas présentement, l'apport massif des finances de la nation.

Je ne me fais pas d'illusion. Ce n'est pas un simple changement d'organisation qui résoudra la question. Il faut aussi changer les rapports avec les exploitants et avec les communes. Prenons l'exemple de la R. A. T. P. Je souhaite l'équilibre financier. Je veux que tout y pousse et l'Office et la Régie autonome des transports parisiens. Il faut donc intéresser la Régie à une saine gestion. On dira, évidemment, que l'équilibre ne se réalisera jamais parce qu'interviendront dans la fixation des tarifs et par conséquent dans l'équilibre des recettes et des dépenses, comme c'est le cas au moment même où je parle, des considérations étrangères à la gestion proprement dite des transports. Mais on peut déterminer, par des calculs qui sont tout de même assez faciles, et qui ont été faits, quel est le prix de revient du transport et connaître, par conséquent, le tarif théorique qui doit être employé pour faire face à ces dépenses. C'est sur cet équilibre théorique seulement que doit être estimée et jugée la gestion, que ce soit celle de la Société nationale des chemins de fer français ou celle de la Régie autonome des transports parisiens.

Le prix de revient type d'une ligne étant ainsi établi, il serait facile de déterminer à partir de quel moment la Régie autonome des transports parsiens réalise un bénéfice réel dans sa gestion. A ce moment, la prime d'exploitation qui lui serait décomptée devrait être répartie, comme il est juste, entre les agents de cette bonne gestion, c'est-à-dire entre les membres de son personnel.

Il restera par conséquent, pour l'Etat, à déterminer ce qui est une nécessité empêchant l'adaptation des tarifs et pour laquelle le ministère des finances ou le ministère de l'économie nationale devront sans doute payer la contribution correspondante. Il restera à déterminer les services que l'on veut rendre à certaines catégories d'usagers et, comme le disait tout à l'heure M. Julien Brunhes, à ce moment-là, ce sera probablement le ministère de la santé publique et de la population ou le ministère des anciens combattants qui devra inscrire à son budget le versement correspondant. Car le déficit ne peut pas incomber à la Régie autonome des transports parisiens à partir du moment où on l'oblige à n'encaisser qu'une somme inférieure au prix de revient déterminé d'accord avec elle.

Enfin, il y a la notion du développement urbain, du service public limité et bien déterminé qui, bien que difficile, est possible, et qui devrait faire estimer que, si une ligne devient déficitaire, même compte tenu de la contribution à titre de service public, elle doit être supprimée, parce qu'elle n'a plus, dès lors, valeur de service public, à moins que la collectivité intéressée n'accepte de participer à son financement. C'est là quelque chose qui n'est point simple, mais qui est loin d'être impossible et qui a pour soi le bon sens.

Voilà, mes chers collègues, un certain nombre des idées que je voulais émettre.

Elles posent, vous le voyez, des problèmes immédiats et des problèmes à plus longue échéance: il n'est pas douteux que nous devons faire une opération à chaud et qu'il faut, dans le délai le plus bref, faire face à la situation. Je reconnais volontiers, quoi que j'aie dit tout à l'heure, que le fait pour la R. A. T. P. de cesser ses payements le 30 juin ou le 31 juillet 1956 n'empêcherait pas les autobus ou le métro de sortir le lendemain. Par conséquent, il faut faire face incontestablement à la liquidation du passé. Elle est lourde. Mais nous serions, je pense, impardonnables de nous en tenir là et d'attendre, après avoir essayé cette première liquidation, que le déficit s'accumule à nouveau et que les impossibilités de trésorerie reproduisent leurs effets pour recommencer une nouvelle opération; il faut, en même temps, envisager les moyens de mettre fin à une situation dont — je m'excuse, mon cher ami Debû-Bridel, de vous taquiner — je m'obstine à penser qu'elle est plus alarmante que fâcheuse.

M. Jacques Debû-Bridel. Il y a pourtant des problèmes qui sont beaucoup plus alarmants, vous en serez d'accord.

M. le secrétaire d'Etat. Je pensais à ceux qui m'incombent.

M. Jacques Debû-Bridel. Peut-être même dans votre département ministériel.

M. le secrétaire d'Etat. Il y en a, en effet. En tous cas, je voudrais dire ici, répondant à ce qui a été dit par M. Lamarque tout à l'heure, que j'ai trop de considération pour nos assemblées, et spécialement pour celle-ci, pour ne pas souhaiter les voir associées à l'œuvre à accomplir. Il est juste d'ajouter que, dans ce domaine, dans la mesure même où je voudrais considérer qu'il s'agit beaucoup plus d'une œuvre de caractère régional que d'une œuvre de caractère national, c'est aussi aux assemblées régionales et locales que nous devrons avoir recours...

M. Jacques Debû-Bridel. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat. ...et il importe de leur faire connaître nos intentions pour recueillir leurs avis...

M. Jacques Debû-Bridel. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat. ... que nous aurons ensuite la liberté d'admettre ou de ne pas admettre, mais qu'il est indispensable de connaître. En tout cas, dans la mesure même où, actuellement, je suis en train d'élaborer une vérité assez incertaine, car la vérité absolue ne sera jamais trouvée, la variété dans les avis de personnes qui se sont cependant déclarées d'accord est une preuve que la question n'est pas simple. Je dirai pour ma part que dans les semaines qui viennent j'entends poursuivre ce travail.

Je souhaite naturellement le poursuivre avec vous et en particulier avec votre commission des transports. Mais de toute manière, ainsi que vous le savez, dans la mesure même où rien ne pourra être fait que par une loi, c'est évidemment au Parlement, à la suite du travail de ses commissions, qu'incombera la décision finale, que votre ministre, quel qu'il soit, ne pourra qu'appliquer. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Aucun autre orateur n'étant inscrit ni aucune motion déposée, je constate que le débat est clos.

— 15 —

RETRAITS DE QUESTIONS DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion de la proposition de loi de M. Jozeau-Marigné tendant à modifier l'article 2 de l'acte dit loi du 16 novembre 1940 relatif aux sociétés anonymes (n° 322, session de 1955-1956), mais la commission de la justice demande que cette affaire soit retirée de l'ordre du jour de la présente séance.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

De même, l'ordre du jour appellerait la discussion de la proposition de résolution de MM. Georges Pernot, Borgeaud, Michel Debré, Peschaud, Alain Poher, Rogier, Alex Roubert et Zèle, tendant à demander à l'Assemblée nationale d'ouvrir d'urgence la deuxième phase de la procédure de revision constitutionnelle qui a fait l'objet de la résolution votée à la majorité absolue par les deux assemblées, les 24 mai et 19 juillet 1955 (n°s 288 et 378, session de 1955-1956); mais la commission du suffrage universel demande que cette affaire soit retirée de l'ordre du jour.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 16 —

ENFANCE DELINQUANTE EN TUNISIE

Discussion immédiate et adoption d'un projet de loi en deuxième délibération.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale a demandé la discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après nouvelle délibération demandée par M. le Président de la République, relatif à l'enfance délinquante en Tunisie (n°s 415, année 1955; 64 et 403, session 1955-1956).

Le délai prévu par l'article 58 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler le Conseil de la République à statuer sur la procédure de discussion immédiate.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

La discussion immédiate est ordonnée.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Charlet, rapporteur de la commission de la justice.

M. Gaston Charlet, *rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.* Mesdames, messieurs, il s'agit d'une simple rectification de forme dans le libellé de ce projet de loi relatif à l'enfance délinquante en Tunisie, qui avait été adopté par l'Assemblée nationale dans sa séance du 22 mars 1956 et que nous avions adopté sans débat quelque temps après.

Au moment de promulguer le projet, on s'est aperçu que, du fait des conventions franco-tunisiennes, il n'y avait plus en Tunisie de résident général mais, à sa place, un haut-commissaire de France. Il fallait que cette rectification fût opérée et M. le Président de la République nous a transmis le projet en nous demandant d'y procéder. Il s'agit donc de substituer les termes « haut-commissaire de France » à ceux de « résident général ». Votre commission de la justice vous demande d'en décider ainsi.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er :

« Art. 1er. — L'ordonnance du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante et les lois qui l'ont modifiée ou complétée sont applicables aux mineurs de dix-huit ans justiciables des juridictions françaises de Tunisie, sous réserve des dispositions suivantes. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er, est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — La compétence territoriale du tribunal pour enfants est celle du tribunal de première instance. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Lorsque le mineur possède la nationalité tunisienne, l'un des assesseurs du tribunal pour enfants doit être un sujet tunisien. » — (*Adopté.*)

« Art. 4. — Le mineur âgé de seize à dix-huit ans, accusé de crime, sera renvoyé devant le tribunal criminel des mineurs.

« Le tribunal criminel des mineurs sera constitué conformément aux dispositions de la loi du 27 mars 1883 portant organisation de la juridiction française en Tunisie, du décret du 29 novembre 1893 et des textes qui les ont modifiés. Toutefois, l'un au moins des magistrats sera choisi parmi les juges des enfants du ressort de la cour d'appel de Tunis et désigné dans les formes prévues à l'article 252 du code d'instruction criminelle.

« La procédure suivie devant le tribunal criminel des mineurs sera celle du tribunal criminel. Il sera toutefois fait application devant le tribunal criminel des mineurs des dispositions des articles 9 (alinéa 3), 13 (alinéa 1er) et 14 de l'ordonnance du 2 février 1945 modifiée. » — (*Adopté.*)

« Art. 5. — A l'égard de l'accusé mineur reconnu coupable, le tribunal criminel des mineurs, suivant le cas, prendra les mêmes mesures ou prononcera les mêmes peines que la cour d'assises des mineurs instituée par l'ordonnance du 2 février 1945 modifiée. » — (*Adopté.*)

« Art. 6. — Les délégués à la liberté surveillée seront de nationalité française ou tunisienne. » — (*Adopté.*)

« Art. 7. — L'avis prévu à l'article 10, alinéa 1er, de l'ordonnance du 2 février 1945 sera donné à l'office tunisien des anciens combattants et victimes de la guerre.

« L'habilitation prévue à l'article 39 de l'ordonnance du 2 février 1945 sera accordée par le haut commissaire de France en Tunisie. » — (*Adopté.*)

« Art. 8. — Les dispositions de l'article 3 de la loi du 27 mars 1883 modifiée, donnant compétence aux juges de paix de Tunisie en matière correctionnelle, ne seront pas applicables aux mineurs de dix-huit ans. » — (*Adopté.*)

« Art. 9. — La présente loi entrera en vigueur six mois après sa publication au *Journal officiel*.

« Des décrets en détermineront les conditions d'application. » — (*Adopté.*)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi

(*Le projet de loi est adopté.*)

— 17 —

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que le groupe du mouvement républicain populaire a présenté une candidature pour la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression) et une candidature pour la commission de la production industrielle.

Le délai d'une heure prévu par l'article 16 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées et je proclame:

M. Alain Poher, membre titulaire de la commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression);

M. Claude Mont, membre titulaire de la commission de la production industrielle.

— 18 —

ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Nomination de membres.

M. le président. Je rappelle au Conseil de la République que la commission de la France d'outre-mer a présenté deux candidatures pour le Conseil supérieur du travail institué auprès du ministre de la France d'outre-mer (application de l'article 161 de la loi du 15 décembre 1952 et de l'arrêté du 4 mai 1953).

Le délai d'une heure prévu par l'article 16 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures validées et je proclame M. Riviérez, membre titulaire, et M. Aubé, membre suppléant du Conseil supérieur du travail institué auprès du ministre de la France d'outre-mer.

— 19 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée avec modification par l'Assemblée nationale, dans sa deuxième lecture, modifiant l'article 812 du code rural relatif au mode de payement des fermages.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 417, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

— 20 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 19 avril, à seize heures:

Fixation de la date de discussion de la question orale avec débat suivante:

M. Michel Debré expose à M. le président du conseil que l'effort militaire qui est demandé à la nation pour sauvegarder l'Algérie et faire face à une coalition d'une violence inouïe contre notre présence et notre autorité en Afrique, exige que le pays soit éclairé d'une manière sincère sur la gravité de l'enjeu, et que l'armée à qui l'on demande de nouveaux sacrifices se sente soutenue par une opinion avertie et par un peuple résolu.

Il lui demande, dans ces conditions, si le Gouvernement ne se doit pas et ne doit pas au pays:

De mettre fin aux propagandes qui servent constamment la cause de nos adversaires;

De compenser par une production accrue les difficultés causées par la mobilisation des disponibles et l'appel anticipé de jeunes classes;

D'éviter notamment que les mois d'été voient une industrie en chômage et une nation en vacances prolongées, pendant que l'armée se bat et que se joue l'avenir de la France.

Discussion de la question orale avec débat suivante:

M. Michel Debré demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il n'estime pas indispensable de préciser, avant toute négociation au sujet d'une organisation européenne de l'énergie atomique:

1° Quelles modifications doivent être apportées à la communauté du charbon et de l'acier;

2° Quelles règles fondamentales doivent être édictées pour éviter la soumission totale de la France à des politiques étrangères;

3° Pour quelles raisons il entend préférer la petite Europe à une organisation plus vaste.

Suite de la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la loi n° 52-432 du 28 avril 1952 portant statut général du personnel des communes et des établissements publics communaux. (N°s 410, année 1952, 204 et 367, session 1955-1956. M. Waldeck L'Huillier, rapporteur de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie); et avis de la commission des finances, M. Maurice Walker, rapporteur.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures trente-cinq minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
PAUL VAUDEQUIN.

Election de sénateurs.

Il résulte du procès-verbal de la réunion de la commission de recensement du département de Meurthe-et-Moselle, en date du 25 mars 1956, que M. François Valentin a été élu, à cette date, sénateur du département de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. de Chevigny, qui a opté pour son mandat de député.

M. François Valentin est appelé à faire partie du quatrième bureau, auquel appartenait son prédécesseur.

Il résulte du procès-verbal de la réunion de la commission de recensement du département de la Haute-Saône, en date du 25 mars 1956, que M. Roger Laburthe a été élu, à cette date, sénateur du département de la Haute-Saône, en remplacement de M. Maroselli, qui a opté pour son mandat de député.

M. Roger Laburthe est appelé à faire partie du sixième bureau, auquel appartenait son prédécesseur.

Il résulte d'une lettre de M. le ministre de la France d'outre-mer que M. Diallo Ibrahima a été élu, le 27 mars 1956, sénateur du Sénégal, en remplacement de M. Dia Mamadou, qui a opté pour son mandat de député.

M. Diallo Ibrahima est appelé à faire partie du deuxième bureau auquel appartenait son prédécesseur.

Il résulte du procès-verbal de la réunion de la commission de recensement du département du Nord, en date du 11 avril 1956, que Mme Isabelle Claeys a été proclamée, à cette date, sénateur du département du Nord, en remplacement de M. Lespagnol, démissionnaire.

Mme Isabelle Claeys est appelée à faire partie du deuxième bureau, auquel appartenait son prédécesseur.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 16 février* 1956.

LÉGISLATION SUR LES DOMMAGES DE GUERRE

Page 123, 2e colonne, amendement n° 8 de M. Mistral, 2e alinéa, 3e ligne.

Au lieu de: « ... approuvée par le ministre... »,

Lire: « ... approuvé par le ministre... ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 17 AVRIL 1956

Application des articles 84 à 86 du règlement ainsi conçus:

« Art. 84. — *Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.*

« *Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.*

« Art. 85. — *Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.*

« *Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.*

« Art. 86. — *Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.*

« *L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.*

« *Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.*

« *Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales.* »

---

728. — 29 mars 1956. — **M. Michel Debré** demande à **M. le président du conseil** s'il n'estime pas utile de faire procéder à une enquête sérieuse et complète sur l'envoi en France d'agents et de fonds par la ligue arabe et par les gouvernements d'Afrique, et sur les occupations de ces agents et l'emploi de ces fonds.

---

729. — 5 avril 1956. — **M. Michel Debré** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** qu'il résulte du traité de Fès dont il a été dit au Parlement français qu'il n'était pas abrogé et ne pourrait l'être sans vote des Assemblées, de la convention de Madrid, toujours en vigueur, de la déclaration de la Celle-Saint-Cloud, comme de la déclaration du 2 mars, enfin des affirmations répétées, que l'interdépendance à venir supposait une diplomatie commune, que S. M. le sultan du Maroc n'était nullement habilité à poursuivre avec l'Espagne des négociations isolées et indépendantes de la France, qu'au surplus c'est en fonction de ces idées fondamentales que le Gouvernement français a rejeté la demande du Gouvernement de Madrid de participer aux négociations; et lui demande s'il faut, dans ces conditions, considérer le voyage de S. M. le sultan du Maroc en Espagne comme une nouvelle défaite de la diplomatie française.

---

730. — 5 avril 1956. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères:** 1° s'il est exact que le Gouvernement des Etats-Unis envisage de reviser le statut des bases américaines avec S. M. le sultan du Maroc sans se préoccuper des intérêts français ni passer par l'intermédiaire de la diplomatie française ni même mettre le Gouvernement français au courant; 2° s'il est exact que le Gouvernement français aurait accepté pareille abdication de ses droits.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 17 AVRIL 1956

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

Nos 1534 Marc Rucart; 5103 Michel Debré; 5717 Antoine Colonna; 5724 Antoine Colonna; 5731 Antoine Colonna; 5734 Antoine Colonna; 6339 Edmond Michelet; 6377 Michel Debré; 6378 Michel Debré.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT CHARGÉ DE L'INFORMATION

Nos 5767 Raymond Susset; 6023 Ernest Pezet.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT CHARGÉ DE LA FONCTION PUBLIQUE

Nos 3904 Jacques Debû-Bridel; 6508 André Méric; 6555 Pierre de Villoutreys.

Affaires économiques et financières.

Nos 899 Gabriel Tellier; 1351 Jean Bertaud; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1836 Jean Doussot; 2484 Maurice Pic; 2999 Paul Pauly; 3419 François Ruin; 3565 Charles Deutschmann; 3762 René Schwartz; 3822 Edgar Tailhades; 4009 Waldeck L'Huillier; 4029 Michel Debré; 4108 Robert Aube; 4136 Jacques Gadoin; 4137 Léon Motais de Narbonne; 4355 Yves Jaouen; 4494 Léon Motais de Narbonne; 4499 Lucien Tharradin; 4501 Lucien Tharradin; 4523 Jean Coupigny; 4591 Bernard Chochoy; 4715 Yves Jaouen; 5197 Raymond Bonnefous; 5613 Robert Liot; 5695 Yvon Coudé du Foresto; 5782 Max Fléchet; 5784 Georges Maurice; 5798 Yves Jaouen; 5860 Henri Parisot; 5939 Luc Durand-Réville; 5943 Georges Maurice; 5951 Robert Aube; 6044 Geoffroy de Montalembert; 6088 Martial Brousse; 6095 Emile Roux; 6104 Edgard Pisani; 6119 Jean Bertaud; 6176 Emile Durieux; 6220 Abel Sempe; 6242 Emile Aubert; 6257 Yves Estève; 6258 Marcel Molle; 6269 Paul Mistral; 6272 Raymond Susset; 6280 Martial Brousse; 6285 Claude Mont; 6286 Maurice Walker; 6303 Abel Sempe; 6304 Alphonse Thibon; 6313 Jean Clerc; 6315 Paul Piales; 6317 Jean Nayrou; 6320 Fernand Auberger; 6363 Fernand Auberger; 6412 Maurice Walker; 6477 Waldeck L'Huillier; 6479 René Schwartz; 6509 Michel de Pontbriand; 6520 Yvon Coudé du Foresto; 6523 Jean Reynouard; 6524 René Schwartz; 6537 Roger Menu; 6545 Robert Brettes.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Nos 4230 Marcel Lemaire; 4273 Yvon Coudé du Foresto; 6105 Henri Maupoil; 6436 Emile Vanrullen.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT AU BUDGET

Nos 2633 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 4134 Marius Moutet; 4642 Charles Naveau; 6464 Charles Naveau; 6531 Antoine Courrière.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT A LA RECONSTRUCTION ET AU LOGEMENT

No 6445 Gaston Chazette.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Nos 6539 Edmond Michelet; 6557 Gaston Chazette.

SOUS-SECRÉTARIAT D'ÉTAT A LA MARINE MARCHANDE

No 6547 Joseph Le Digabel.

Affaires étrangères.

Nos 4706 André Armengaud; 5104 Michel Debré; 5571 Pierre de la Gontrie; 6163 Michel Debré; 6207 Jules Castellani; 6210 Michel Debré; 6357 Roger Carcassonne; 6380 André Armengaud; 6381 Michel Debré.

Affaires sociales.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT AU TRAVAIL ET A LA SÉCURITÉ SOCIALE

No 6549 Marcel Boulangé.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT A LA SANTÉ PUBLIQUE ET A LA POPULATION

Nos 6067 Jacques Gadoin; 6532 Roger Carcassonne; 6548 Marcel Boulangé.

Anciens combattants et victimes de guerre.

Nos 6297 Amadou Doucouré; 6503 Léon David; 6533 Fernand Auberger.

Défense nationale et forces armées.

Nos 6374 Gaston Chazette; 6469 Edmond Michelet; 6504 Jean Bertaud; 6515 Georges Maurice.

Education nationale, jeunesse et sports.

Nos 4842 Marcel Delrieu; 6529 Francis Le Basser.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX ARTS ET AUX LETTRES

No 6506 Jacques Augarde.

France d'outre-mer.

Nos 6460 André Fousson; 6461 André Fousson; 6507 Luc Durand-Réville.

Intérieur.

Nos 5442 Jean Bertaud; 5873 Jean Bertaud; 6047 Jean Reynouard; 6218 Léo Hamon; 6444 Georges Aguesse; 6535 Emile Aubert; 6558 Joseph Raybaud.

Justice.

No 6554 Henri Varlot.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

6593. — 17 avril 1956. — **M. Gaston Chazette** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'un commerçant inscrit au registre du commerce comme un négociant en produits agricoles a annexé fin décembre 1948 à ce commerce (modification au R. C.) les transactions immobilières mais sans pour cela se faire radier de produits du sol; que son activité a été la suivante: jusque fin 1948, produits du sol exclusivement; premier trimestre 1949: produits du sol et transactions immobilières, de façon concomitante; à partir du deuxième trimestre 1949: transactions immobilières exclusivement; que depuis le deuxième trimestre 1949 ce commerçant a régulièrement fourni et fournit encore actuellement aux contributions indirectes une déclaration trimestrielle de chiffre d'affaires portant la mention « néant »; et que la comptabilité du commerçant en question ayant accusé en 1948 un déficit important; et lui demande en conséquence si ce déficit peut être déduit des résultats bénéficiaires des années 1949 et suivantes.

6594. — 3 avril 1956. — **M. Jacques Delalande** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'une personne a acquis des parts d'intérêts d'une société civile immobilière et que, par le même acte, promesse lui a été faite de lui attribuer les parcelles correspondant à ces parts ainsi que les constructions déjà existantes; qu'il y avait, en fait, sur la parcelle attribuée à cette personne, un bâtiment composé d'un débarras et de deux écuries dont les murs et la toiture étaient en bon état; que, dans l'acte contenant attribution du terrain et du bâtiment, le cessionnaire a déclaré qu'en vue de bénéficier de l'exonération prévue par l'article 10 du décret du 18 septembre 1950 il allait, dans le délai et selon les modalités impartis par la loi, transformer le bâtiment susdésigné en locaux d'habitation destinés à son habitation personnelle et s'est obligé à en justifier; que dans ces conditions l'acte contenant cession de parts a été enregistré gratis conformément aux décisions ministérielles des 26 janvier 1951 et 14 octobre 1953; que depuis lors le cessionnaire a fait transformer le bâtiment en maison d'habitation; que l'administration de l'enregistrement réclame actuellement à l'intéressé l'intégralité des droits de mutation et taxes y afférentes, sous le prétexte que l'exemption des droits sur les cessions de terrains à bâtir n'est accordée que dans le cas où il s'agit de terrains nus et que, pour bénéficier de cette exemption sur la portion de terrain non bâtie, le cessionnaire aurait dû conserver les bâtiments déjà existants à titre de dépendances d'une construction neuve qu'il aurait dû édifier pour son habitation personnelle; qu'une telle interprétation restrictive des textes législatifs destinés à faciliter et à encourager la construction de nouvelles maisons d'habitation paraît contraire au but poursuivi par la loi; qu'elle inciterait les acquéreurs de terrains se trouvant dans les conditions ci-dessus à démolir les constructions déjà existantes alors que, dans un but d'économie, il est naturel de se servir des éléments déjà existants et utilisables pour constituer la maison d'habitation; il demande en conséquence à M. le ministre des affaires économiques et financières si l'interprétation ci-dessus lui paraît conforme aux instructions générales données à ses services et, dans l'affirmative, si ces instructions ne devraient pas être modifiées pour permettre une application de la loi qui, sans être libérale, serait simplement conforme aux intentions certaines du législateur et au but poursuivi par la loi.

6595. — 9 avril 1956. — **M. Charles Deutschmann** prie **M. le ministre des affaires économiques et financières** de bien vouloir lui faire connaître sur quelle base légale et en vertu de quels textes ont pu être établies les dispositions des articles 9 et 10 du décret no 53-511 du 21 mai 1953, qui mettent à la charge personnelle des fonctionnaires les frais de transport pour les déplacements effectués à l'intérieur de la commune de résidence ou de la commune où s'effectue la mission ou la tournée, l'ensemble du département de la Seine étant considéré comme formant le territoire d'une même commune. Il formule les mêmes demandes concernant l'article 17 du décret précité du 21 mai 1953 relatif aux frais de missions et de tournées et selon lequel le département de la Seine qui comprend, outre Paris, 80 localités suburbaines, est considéré comme une seule commune. Il demande, en outre, si, au cas où la légalité des textes susrapportés pourrait être démontrée, le ministre ne pense pas qu'il est indispensable de rapporter lesdits textes, lesquels indisposent sérieusement les agents qui en sont victimes ou conduisent, ce que nul n'ignore, à pallier leurs conséquences abusives par des moyens dont la régularité est nécessairement douteuse. Enfin, il demande, au cas où la réglementation incriminée serait abrogée, que des mesures semblables soient prises, en même temps, en ce qui concerne les agents des collectivités locales touchés, eux aussi, par les dispositions précitées, notamment du fait de l'arrêté interministériel du 30 septembre 1953.

6596. — 17 avril 1956. — **M. Jean de Geoffre** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** les faits suivants: aux termes d'un acte sous seings privés du 15 décembre 1949, dûment enregistré, un propriétaire de Doué-la-Fontaine a loué à Electricité de France une maison et des dépendances; il est stipulé dans cet acte que « le présent bail a été consenti pour loger le chef de secteur et pour y installer les bureaux, magasin, dépôt de matériel, etc., nécessaires à l'exploitation; toutefois, cette location n'aura pas un caractère commercial ». Il lui demande si le prélèvement au profit du fonds national d'amélioration de l'habitat est exigible sur le montant du loyer de l'année 1955.

6597. — 3 avril 1956. — **M. Henri Maupoil** rappelle à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que diverses collectivités locales (départements ou communes) ont acheté des biens immobiliers payables en un certain nombre d'annuités et que les vendeurs tiennent du code civil le droit de céder leur créance en toute propriété à un cessionnaire de leur choix par acte sous seing privé, enregistré au droit proportionnel; la cession est signifiée par ministère d'huissier au comptable public chargé du payement des annuités dues par la collectivité, mais, leur nombre étant supérieur à cinq, il lui demande si le comptable public peut demander le renouvellement de cette signification, prétendant qu'elle est atteinte par la prescription quinquennale, en s'appuyant sur l'article 26 de l'instruction du 31 août 1905 et les articles 1er, 2 et 3 de la loi du 12 août 1922: ces deux textes visent d'ailleurs les saisies-arrêts ou oppositions sur des sommes dues par l'Etat et les collectivités locales en vertu de cessions ou de transports de créances.

6598. — 9 avril 1956. — **M. Edouard Soldani** signale à **M. le ministre des affaires économiques et financières** l'arrêt du conseil d'Etat en date du 16 mai 1938, concernant les achats en commun — parents ou alliés (reproduit sous le n° 42006. Bulletin des contributions indirectes n° 14, 1938, page 462): « Lorsque deux beaux-frères exerçant le même commerce sont convenus, afin de bénéficier de prix plus avantageux, de s'approvisionner en commun, sauf à se répartir les achats effectués au nom de l'un d'eux, les règlements qui interviennent entre eux à la suite de ces répartitions ne sauraient, étant donné les circonstances de fait, être considérés comme passibles de la taxe sur le chiffre d'affaires, alors même que la part de chacun ne serait fixée que postérieurement à l'achat », et demande si cet arrêt du conseil d'Etat conserve sa valeur dans le cadre de la législation actuelle des taxes sur le chiffre d'affaires.

Secrétariat d'Etat au budget.

6599. — 17 avril 1956. — **M. Albert Lamarque** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'en vertu de l'article 5 du décret du 4 janvier 1955, portant réforme de la publicité foncière, tout acte sujet à publicité doit contenir les noms, prénoms dans l'ordre de l'état civil, domicile, date et lieu de naissance, profession des parties ainsi que le nom de leur conjoint, et que ces différents éléments doivent être certifiés par le notaire au pied de l'acte déposé pour l'exécution de la formalité, cette certification devant être établie pour les personnes nées hors de France au vu d'un extrait de l'acte de naissance et en cas d'impossibilité pour les parties de produire un extrait de l'acte de naissance, au vu d'un passeport ou d'une carte d'identité, ou à défaut d'un acte de notoriété; lui signale le cas fréquent de personnes nées en Tunisie ou en Algérie et dont la carte d'identité produite à défaut d'acte de naissance, porte seulement la mention « né en telle année » sans mentionner aucune date, de jour ni de mois, et lui indique que les conservateurs des hypothèques rejettent les actes ainsi établis, pour la raison qu'ils ne peuvent porter sur la fiche personnelle qu'ils ont à dresser, la date exacte de naissance, exigeant la production d'un acte de notoriété, que théoriquement la production d'un acte de notoriété ne peut être exigée puisque les termes mêmes de l'article 5 du décret susrappelé stipulent: « En cas d'impossibilité pour les parties de produire un extrait de l'acte de naissance, le certificat peut être établi au vu d'un passeport ou d'une carte d'identité, ou à défaut d'un acte de notoriété »; la carte d'identité étant produite, l'acte de notoriété ne peut donc être exigé; et lui demande s'il n'est pas possible de donner les instructions nécessaires à MM. les conservateurs des hypothèques afin d'accepter dans des cas semblables la certification d'identité mentionnant seulement l'année de naissance, cette disposition paraissant conforme au texte même de l'article 5 qui prévoit la certification de l'identité selon la production de la carte d'identité, et au principe juridique *locus regit actum* car si l'état civil en Tunisie ou en Algérie lors de la naissance de l'intéressé n'était pas tenu d'une manière plus précise, il ne saurait être fait obligation à un notaire français d'y suppléer par quelque manière que ce soit.

6600. — 17 avril 1956. — **M. Albert Lamarque** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'en vertu de l'article 7 du décret du 5 janvier 1955 portant réforme foncière, tout acte sujet à publicité dans un bureau des hypothèques doit indiquer, pour chacun des immeubles qu'il concerne, la nature, la situation, la contenance, la désignation cadastrale (section, numéro du plan et lieudit); que la production de ces renseignements dont on comprend la nécessité pour une bonne tenue des fiches immobilières, est impossible dans le cas de terrains conquis sur la mer, et qui ne sont pas portés au cadastre; que par ailleurs, il ne saurait être répondu aux propriétaires fonciers par un rejet des actes soumis à publicité foncière par les conservateurs des hypothèques, pour la raison qu'aucune mention cadastrale ne pourra être portée sur la fiche immobilière; et lui demande s'il ne convient pas de donner toutes instructions à MM. les conservateurs des hypothèques, afin que dans ce cas exceptionnel et en présence d'une impossibilité de renseignements cadastraux ils ne rejettent pas les actes soumis à publicité foncière et qu'ils soient donc autorisés à émarger leurs fiches immobilières de la mention « terrain conquis sur la mer, non porté au cadastre » compte tenu qu'une solution qui consisterait à appliquer purement et simplement l'article 7 du décret amènerait à rendre impossible toute transaction immobilière intéressant ces immeubles, alors qu'ils se trouvent néanmoins assujettis à l'impôt foncier et à toutes les charges normales des autres immeubles et que la responsabilité de la non inscription de ces immeubles aux matrices cadastrales n'est pas imputable à leurs propriétaires, mais à l'Etat qui n'a pas procédé à la revision du cadastre rendue nécessaire et indispensable depuis de nombreuses années.

6601. — 10 avril 1956. — **M. Edgard Pisani** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au budget**: 1° que l'article 1342, 1er alinéa, du C. G. I. exempte de tous droits de timbre d'enregistrement autres que le droit de timbre des quittances, les actes, pièces et écrits de toute nature « concernant » les coopératives de blé et de céréales; 2° que la réponse à une question écrite de M. Jacques Delalande, sénateur (*Journal officiel*, 10 février 1954 — Déb. parl. C. R., p. 71 - 2) a précisé que la taxe des frais de justice et, éventuellement, les droits de titre, n'étaient pas exigibles sur un jugement favorable à une coopérative de blé demanderesse, sans qu'il y ait à rechercher le véritable débiteur de l'impôt. Il demande: 1° s'il faut conclure de la généralité des termes du texte et de la réponse ministérielle analysée ci-dessus, que l'exemption susvisée est applicable à tout acte auquel est partie un organisme de l'espèce; 2° si, en particulier, une personne relevant du droit commun peut acquérir, en franchise de droits de mutation et des taxes additionnelles, un immeuble vendu par une coopérative de blé entrant incontestablement dans le champ d'application de l'article 1342 du C. G. I. (Les acquisitions antérieures de la coopérative considérée ont régulièrement bénéficié du régime de faveur.)

Secrétariat d'Etat à l'agriculture.

6602. — 9 avril 1956. — **M. Marcel Cerneau** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** pour quelles raisons la subvention économique revenant aux sucres de la Réunion pour la campagne 1954-1955 a été liquidée sur 150.104 tonnes, alors que le tonnage exporté devant bénéficier de cette subvention a atteint 150.900 tonnes, d'après le service de gestion des péréquations du ministère des finances.

6603. — 3 avril 1956. — **M. Henri Maupoil** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** si un grand blessé de guerre, célibataire, titulaire d'une pension dans laquelle est comprise une indemnité pour l'assistance d'une tierce personne, ayant droit à la retraite vieillesse agricole, peut voir, dans le décompte de cette retraite, déduire comme ressource le montant de l'indemnité pour assistance d'une tierce personne, du fait que pour assurer la marche de son exploitation agricole, il n'a pas employé de main-d'œuvre salariée, ayant eu recours seulement à l'aide bénévole de ses frères ou neveux.

6604. — 5 avril 1956. — **M. Edmond Michelet** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** sur quelle base il a été procédé par ses services à la récente répartition d'un contingent de 1.500 tonnes de prunes importées de Yougoslavie; lui signale dès maintenant qu'un très grand nombre d'importateurs habituels de ce produit se sont vus frustrés de la moindre distribution sans qu'aucune explication ne leur ait été fournie et lui demande de bien vouloir lui exposer la raison de ce silence.

6605. — 30 mars 1956. — **M. Michel Yver** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** comment il entend concilier les dispositions de l'article 6 de la loi du 7 juin 1951 sur le secret en matière de stastitique, avec la fiche nominative M, qui accompagne le questionnaire individuel type 1 du recensement général agricole, dont les opérations confiées aux enquêteurs sont actuellement en cours. En effet, les renseignements portés sur la fiche M détruisent l'anonymat de la déclaration de l'agriculteur et risquent, de ce fait, de la transformer à ses yeux en véritable inquisition.

Secrétariat d'Etat à l'industrie et au commerce.

6606. — 5 avril 1956. — **M. Michel Debré** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** qu'à l'occasion du vote par le Parlement du projet de ratification du traité de communauté européenne du charbon et de l'acier, il avait été dit: 1° que le maintien de l'autonomie sarroise était une exigence fondamentale et une garantie d'avenir du traité; 2° que la canalisation de la Moselle était une des responsabilités essentielles de la future autorité; 3° que le maintien de la déconcentration des industries de la Ruhr était une condition de principe dont la Haute Autorité devait assurer la sauvegarde; 4° que le contrôle de la Haute Autorité sur la Ruhr en particulier devait amener une surveillance permanente des investissements et une vigilance particulière du prix du charbon; 5° que toute mesure discriminatoire dans les ventes de charbon devrait être bannie afin d'assurer l'égalité absolue des conditions de vente. Or il semble qu'aucun des engagements ci-dessus n'ait été pleinement respecté et qu'au contraire la situation soit aujourd'hui inversée: 1° l'autonomie de la Sarre est en passe d'être abolie; 2° la canalisation de la Moselle est toujours en discussion dans des conditions qui permettent de penser qu'elle ne sera jamais réalisée; 3° les industries de la Ruhr se sont reconcentrées derrière un paravent qui fait sourire tous les gens avertis et qui ne trompe

même plus la Haute Autorité incapable désormais de contrôler lesdites industries; 4° la dernière décision par laquelle la Haute Autorité en matière de prix a capitulé devant l'ultimatum des industriels de la Ruhr en dit long sur les pouvoirs respectifs de la Haute Autorité et des cartels reconstitués; 5° le maintien des mesures discriminatoires de vente et de taux de transport en dit également très long; dans ces conditions, il demande ce que compte faire le Gouvernement français.

Secrétariat d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

6607. — 17 avril 1956. — **M. René Dubois** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** qu'à la suite de la loi n° 55-359 du 3 avril 1955 et du décret d'application n° 55-1094 du 11 août 1955 la détaxation de l'essence utilisée par l'aviation civile, y compris l'aviation légère et sportive, avait été décidée; que depuis le 1er janvier 1955, date de l'application de la détaxation, les aéroclubs ont bénéficié, au vu des factures, des remboursements escomptés mais que ceux-ci ne sont plus effectués depuis le mois d'octobre 1955 et que certaines rumeurs tendent à laisser craindre que de nouvelles dispositions visent à annuler celles fixées par la loi susvisée, et lui demande, en conséquence, la confirmation formelle de l'application de la détaxation de l'essence pour l'aviation commerciale et l'aviation légère sur le territoire métropolitain.

AFFAIRES ETRANGERES

6608. — 5 avril 1956. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il est exact: 1° que la phrase du colonel Nasser abondamment reproduite dans la presse française et aux termes de laquelle ledit colonel donnait sa parole de soldat qu'aucune aide n'était apportée aux rebelles d'Afrique du Nord n'a été publiée dans aucun journal égyptien ni rapportée dans aucune émission de la radio du Caire; 2° que dans les camps d'entraînement de l'armée égyptienne figurent en fait de nombreux soldats originaires d'Algérie, de Tunisie et du Maroc dont il paraît établi que les carrières ne doivent pas se faire dans les rangs de l'armée égyptienne.

6609. — 5 avril 1956. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il est exact qu'aucun ministre du Gouvernement n'ose aller prendre la parole à Rabat ni à Tunis, ne serait-ce que devant les Français.

6610. — 11 avril 1956. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** si des mesures ont été envisagées à la suite de la publication dans la revue américaine à grand tirage *Look* d'articles infâmes contre la France; s'il prévoit de faire une mise au point; s'il compte dévoiler les intérêts matériels et politiques qui animent les dirigeants de la revue, et notamment les intérêts allemands; s'il compte s'adresser aux personnalités propriétaires de la revue, dont certaines occupent des fonctions officielles, pour leur faire part du fait qu'elles ne seront plus reçues en France, et s'il n'estime pas, de toute façon, que le silence, preuve de faiblesse et peut-être de servilité, serait la plus mauvaise solution.

6611. — 11 avril 1956. — **M. Michel Debré** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur le fait que la presse américaine (notamment le *New-York Herald Tribune*) fait état d'une aide franco-américaine destinée à permettre l'installation des Français de Tunisie au Canada, en Australie ou ailleurs dans le monde; et lui demande si cette information est exacte.

6612. — 11 avril 1956. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** si la récente attitude du Gouvernement espagnol à l'égard du Maroc a fait réfléchir la diplomatie française sur les fautes commises au cours des mois précédents dans les relations franco-espagnoles et si, d'autre part, notre diplomatie a raison de se féliciter d'avoir appuyé la candidature de l'Espagne à l'Organisation des Nations Unies sans s'assurer du moindre engagement de la part du Gouvernement de Madrid.

Secrétariat d'Etat aux affaires étrangères chargé des affaires tunisiennes et marocaines.

6613. — 5 avril 1956. — **M. Michel Debré** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères chargé des affaires marocaines et tunisiennes:** *a*) combien de caïds et de pachas en place avant le retour de S. M. le Sultan ont été révoqués ou destitués ou remplacés et combien sont demeurés en fonction; *b*) combien de caïds ou de pachas en place ou ayant occupé des fonctions avant le retour de S. M. le Sultan ont été arrêtés, assassinés ou simplement sont décédés de mort violente depuis le retour de S. M. le Sultan et combien de fils de caïds ou de pachas ont subi le même sort.

AFFAIRES SOCIALES

6614. — 29 mars 1956. — **M. Marcel Molle** demande à **M. le ministre des affaires sociales** si un propriétaire d'immeuble qui emploie un de ses locataires, payant un loyer normal, à des travaux d'entretien de son immeuble (balayage des escaliers et sortie des poubelles, soit cinquante heures par trimestre), rémunérés par un salaire normal, est soumis aux dispositions de l'arrêté du 8 juin 1955 réglementant les cotisations à la sécurité sociale qui doivent être payées pour les concierges, étant bien spécifié que l'employé n'habite pas une loge et n'a aucun rapport avec les locataires.

Secrétariat d'Etat à la santé publique et à la population.

6615. — 3 avril 1956. — **M. Francis Le Basser** expose à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population,** que les délais pour l'obtention de l'allocation spéciale vieillesse ou de l'allocation aux vieux travailleurs ou d'une pension vieillesse quelconque varient pour les intéressés généralement de trois à douze mois; que les personnes qui sollicitent l'une de ces allocations ou pensions sont généralement âgées de soixante-cinq ans et sont totalement privées de ressources pendant le délai nécessaire aux administrations intéressées pour la liquidation de leur pension; que le décret du 2 septembre 1954 et la circulaire d'application en date du 28 décembre 1954 prévoient que les personnes âgées privées de ressources peuvent demander le bénéfice de l'allocation d'aide à domicile en attendant la liquidation de leur rente; que le règlement prévoit aussi que toute demande d'aide sociale (l'allocation d'aide à domicile est une aide sociale) doit être suivie de décision dans le délai d'un mois; que cette règle n'est pratiquement pas observée et que, pendant ce délai, les vieillards en question sont toujours sans ressources et il lui demande si, par exception, l'admission d'urgence ne pourrait être décidée par le maire pour cette forme d'aide sociale; ainsi ces vieillards pourraient bénéficier sans attendre de cette petite aide, dont le montant s'élève à 45.000 F par an.

6616. — 14 avril 1956. — **M. Jean Reynouard** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population** si un hôpital hospice ou une municipalité ne peut choisir, comme médecin contrôleur, qu'un médecin assermenté ou si, au contraire, cette dernière qualité n'est pas indispensable.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

6617. — 17 avril 1956. — **M. Edmond Michelet** attire l'attention de **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** sur l'injustice qu'il y a, pour les titulaires de la carte de combattant volontaire de la résistance, à se voir éventuellement refuser celle de déporté résistant. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour faire cesser cet état de chose.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

6618. — 17 avril 1956. — **M. Edmond Michelet** attire l'attention de **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** sur la situation spéciale des anciens employés civils français et nord-africains de l'armée du Levant (1920-1946), restés au Liban, et qui ont été privés des indemnités accordées à leurs camarades rentrés en France et aux étrangers. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour indemniser les intéressés, injustement lésés, compte tenu des promesses faites par le département de la guerre depuis 1920.

6619. — 29 mars 1956. — **M. Fernand Verdeille** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que l'article 8 de l'ordonnance du 7 janvier 1944 précise que l'attribution de la croix de la Libération ou de la médaille de la Résistance à un militaire pour acte de résistance en territoire occupé par l'ennemi entraîne le bénéfice pour l'intéressé de la campagne double; il lui demande si cet article est applicable à un fonctionnaire membre de la R. I. F. ou des F. F. I. dont les services ont été homologués et quelles sont, dans l'affirmative, les formalités à remplir pour bénéficier au point de vue retraite des droits afférents au bénéfice de ladite campagne double.

6620. — 3 avril 1956. — **M. Maurice Walker** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** qu'un sursitaire de la classe 1948 (né en mai 1928) a été incorporé à la fin avril 1952, après résiliation de son sursis dans les délais normaux, pour ne faire qu'un an de service (temps légal de sa classe d'âge) et a été libéré en avril 1953; et lui demande: quelle sera la position militaire de l'intéressé lorsque — à la fin d'avril prochain, c'est-à-dire après avoir passé trois ans dans la « disponibilité » — il passera dans la première réserve; et, si l'intéressé est alors reversé à sa classe d'origine (1948) et si à cette date il se trouvait malgré tout réincorporé comme « disponible » rappelé avec la classe 1952, s'il pourrait demander d'une part son maintien dans la métropole, et d'autre part sa libération comme étant désormais soumis aux obligations de la classe 1948 et non plus de la classe 1952.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

6621. — 28 mars 1956. — **M. Joanny Berlioz** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** ce qu'il compte faire pour que puissent être vaincues les résistances à l'acquisition par voie d'expropriation d'un terrain sis 231, boulevard Raspail, à Paris, indispensable à l'agrandissement urgent de l'école nationale professionnelle, située elle-même au n° 233. Il désirerait savoir en outre si la reconstruction de l'école nationale professionnelle à Saint-Ouen, détruite en 1944 par un bombardement aérien, est sérieusement envisagée par les services officiels, comme étant le seul moyen d'assurer son fonctionnement normal dans des bâtiments suffisants.

6622. — 31 mars 1956. — **M. Fernand Verdeille** a l'honneur de demander à **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** que les notifications de rejet des bourses ne comprennent pas la simple mention « ressources suffisantes », mais un rappel des conditions et des plafonds imposés à l'octroi des bourses, d'une part, et d'autre part le mode de calcul des ressources de la famille et les chiffres qui ont été retenus, ceci afin que les familles puissent vérifier si aucune erreur ne s'est produite, ce qui éviterait les réclamations inutiles ou injustifiées.

FRANCE D'OUTRE-MER

6623. — 4 avril 1956. — **M. Robert Aubé** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** comment est organisé, à Madagascar, le service financier des secteurs de paysannat rural; comment est tenue la comptabilité; quel est le service chargé de la vérification de cette comptabilité; comment, et dans quelles conditions, sont rémunérés les agents chargés de la comptabilité et de sa vérification.

6624. — 4 avril 1956. — **M. Jules Castellani** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** s'il ne croit pas utile qu'une inspection sérieuse détermine les véritables responsabilités qui ont amené le territoire de Madagascar à acheter la cimenterie d'Ambanio depuis plus de trois ans; s'il lui est possible de lui indiquer les interventions qui ont amené l'achat de cette affaire; il lui demande également si le territoire va enfin, soit mettre cette affaire en exploitation, soit la céder, en perdant une grosse somme, à des entreprises privées; et s'il est possible de connaître l'avis de la cour des comptes et de l'inspection générale de la France d'outre-mer sur cette affaire.

6625. — 30 mars 1956. — **M. Luc Durand-Réville** appelle l'attention de **M. le ministre de la France d'outre-mer** sur le fait que la composition du conseil d'administration de l'institut d'émission de l'Afrique occidentale et du Togo ne comporte que deux administrateurs choisis pour leur expérience des questions économiques et monétaires africaines, ce qui n'a pas permis d'y assurer une représentation suffisante du secteur privé; il lui demande d'examiner s'il ne serait pas opportun d'étoffer cette représentation, par l'augmentation du nombre des sièges d'administrateurs, de façon à pouvoir y faire figurer au moins un représentant, résidant localement, de l'activité économique, et qui pourrait être valablement choisi parmi les présidents d'assemblées consulaires locales.

6626. — 30 mars 1956. — **M. Luc Durand-Réville** appelle l'attention de **M. le ministre de la France d'outre-mer** sur l'inexistence de toute représentation du secteur privé au sein du conseil d'administration du fonds commun de la recherche scientifique et technique outre-mer, dont la composition a été fixée par les décrets n°s 55-892 et 55-1172 des 30 juin 1955 et 3 septembre 1955; il lui demande d'examiner s'il ne serait pas opportun de modifier cette composition, de telle façon qu'un représentant au moins des assemblées consulaires ou des milieux agricoles locaux puisse figurer au sein de ces conseils.

INTERIEUR

6627. — 28 mars 1956. — **M. René Schwartz** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** que le décret n° 55-222 du 8 février 1955 (*Journal officiel* du 10 février 1955) codifiant les textes législatifs concernant les débits de boissons et la lutte contre l'alcoolisme, prévoit en son article 29 qu'il est interdit de posséder ou d'exploiter plusieurs débits de boissons; que des circulaires préfectorales font obligation aux maires de signaler aux services préfectoraux toutes infractions aux textes législatifs précités; et expose que dans une commune de la Moselle comptant 584 habitants, il existe cinq débits de la 4e catégorie; que l'un de ces débits a été fermé par décision administrative à la suite du remariage de son propriétaire et exploitant avec une débitante également exploitante dont le débit a été maintenu; que, par la suite, le premier de ces deux débits a été remis en exploitation par le propriétaire et que, de ce fait, l'époux et l'épouse exploitent personnellement, chacun, un débit de 4e catégorie dans la même commune; et demande si, dans ce cas, les exploitants en cause enfreignent l'article 29 du décret susvisé en exploitant plus d'un débit de boissons et si le maire de la commune en question est dès lors tenu de signaler le cas à l'autorité préfectorale, en vue de la fermeture de l'un des deux débits.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

Secrétariat d'Etat aux affaires économiques.

6397. — **M. Luc Durand-Réville** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques:** 1° quel est le présent régime d'importation des véhicules automobiles de fabrication britannique en France et dans les autres territoires de l'Union française; 2° quel est le présent régime d'importation des véhicules automobiles de fabrication française en Grande-Bretagne et dans les autres pays du Commonwealth; 3° si ces régimes sont comparables et, dans le cas contraire les raisons qui motivent leur disparité, ainsi que les dispositions que compte prendre le Gouvernement pour mettre fin à cette disparité. (*Question du* 10 *janvier* 1956.)

Réponse. — 1° Un contingent de 1.300.000 livres sterling est inscrit à la liste B annexée à l'arrangement franco-britannique du 6 janvier 1956 pour l'importation de véhicules automobiles britanniques en France et dans les autres territoires de l'Union française. Les modalités d'importation dans la métropole sont définies par l'avis aux importateurs publié au *Journal officiel* du 25 janvier 1956. Aux termes de cet avis, les demandes de licences individuelles sont examinées au fur et à mesure de leur présentation; 2° un contingent de 1.300.000 livres sterling est inscrit à la liste A de l'arrangement du 6 janvier 1956 pour l'importation de voitures automobiles françaises en Grande-Bretagne. Ce contingent est géré par les autorités britanniques. En outre, les constructeurs français de voitures automobiles bénéficient d'un contingent d'importation en Grande-Bretagne de jeux d'éléments de montage portant approximativement sur 5.000 voitures par an. Pour ce qui concerne les autres pays du Commonwealth, il convient d'observer que les négociateurs britanniques du comité mixte franco-britannique n'ont pas le pouvoir de les engager comme les négociateurs français peuvent encore le faire pour les différents territoires de la zone du franc français. Cependant ceci n'implique pas pour autant un déséquilibre en faveur de la Grande-Bretagne. En effet, en 1955, alors que nous n'avons acheté que 770 millions de francs de voitures britanniques dans la métropole et 1 milliard et demi environ dans les autres pays de la zone franc, nous avons vendu à la Grande-Bretagne pour 900 millions de voitures et d'éléments de montage au Commonwealth pour plus de 2 milliards; 3° Si les régimes d'importation peuvent donc être jugés comparables notamment par le montant des contingents ouverts de part et d'autre, une disparité existe en matière de traitement douanier et fiscal. Le montant des droits de douane et des taxes intérieures qui portent sur le prix de la marchandise, droit de douane inclus, est beaucoup plus élevé en Grande-Bretagne qu'en France. Cette disparité entraîne évidemment des conditions de ventes, pour les voitures françaises exportées vers le Royaume-Uni, plus dures que celles réservées aux voitures britanniques en France; ce problème a été à plusieurs reprises abordé au cours des réunions du comité mixte franco-britannique. Aucune modification à cet état de chose n'a pu jusqu'à présent être obtenu.

Secrétariat d'Etat au budget.

5585. — **M. Georges Bernard** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que les indemnités allouées par l'Etat en exécution de l'article 4 du décret du 9 août 1953 n° 53-703 relatif au régime économique de l'alcool, ont été exonérées des « impôts normalement exigibles » par décision du secrétaire d'Etat au budget en date du 18 mai 1954, le montant desdites indemnités ayant été déterminé sans qu'il soit tenu compte de charges fiscales y afférentes. A ce sujet, l'administration de l'enregistrement a estimé « qu'il convenait d'admettre que cette décision exonère de l'impôt de distribution les répartitions faites à leurs associés ou actionnaires par les sociétés intéressées des indemnités encaissées par elles au titre de l'article 4 du décret du 9 août 1953 et qui sont représentatives d'un capital ». Compte tenu des termes de cette décision administrative « et qui sont représentatives d'un capital » de la réduction massive de l'activité de celles des sociétés intéressées qui pourront survivre aux mesures d'application du décret précité, et des difficultés graves où vont se trouver ces sociétés pour rémunérer équitablement par la suite leurs actionnaires, il est demandé si les indemnités reçues de l'Etat peuvent être affectées à l'amortissement total ou partiel du capital social des sociétés bénéficiaires sans perdre le bénéfice de l'exonération de la taxe proportionnelle de distribution ». Il demande par ailleurs « si la décision du 18 mai précitée exonère de la surtaxe progressive les actionnaires bénéficiaires de la distribution des mêmes indemnités, soit dans le cas de distribution pure et simple, soit dans l'hypothèse de l'amortissement du capital social ». (*Question du* 10 *décembre* 1954.)

Réponse. — Réponse affirmative sur les deux points.

6227. — **M. Jules Pinsard** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que le décret n° 55-656 du 20 mai 1955 porte modification de certaines dispositions du code de l'artisanat, notamment en ce qui concerne le nombre de salariés étrangers à la famille de l'artisan, et lui demande quelles sont, éventuellement, les conséquences fiscales résultant de l'application de ce texte. (*Question du* 11 *octobre* 1955.)

Réponse. — Les modifications apportées au code de l'artisanat par le décret n° 55-656 du 20 mai 1955 sont sans incidence sur la situation des artisans au regard tant de l'impôt sur le revenu des personnes physiques et des taxes sur le chiffre d'affaires que de la contribution des patentes. Par contre, tous les artisans effectivement inscrits au registre des métiers étant redevables de la taxe pour frais de chambres de métiers prévue par l'article 1603 du code général des impôts, cette taxe sera notamment applicable, à partir de l'année suivant celle de leur inscription audit registre, aux personnes auxquelles les nouvelles dispositions étendent la qualité d'artisan. Corrélativement, ces mêmes entreprises échapperont, en application de l'article 224, paragraphe 3-1° du code général des impôts, à la taxe d'apprentissage lorsque la base annuelle d'imposition à ladite taxe n'excèdera pas un million de francs.

6302. — M. Robert Hoeffel exposé à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas d'un horticulteur-fleuriste qui, disposant d'un magasin de vente situé dans le lieu même de l'exploitation agricole, laquelle est située dans la rue principale d'un faubourg, ainsi que d'une succursale située à 500 mètres, dans une rue secondaire du même faubourg, était imposé jusqu'en 1953, au titre des bénéfices agricoles pour la vente de sa propre production dans ses magasins et au titre des bénéfices industriels et commerciaux pour la vente de produits d'achats; or, en 1955, se basant sur la réponse ministérielle à M. Burlot (*Journal officiel* du 8 juillet 1954, débats, Assemblée nationale, p. 3297, n° 12238), l'administration locale prétend imposer l'intéressé au titre des bénéfices industriels et commerciaux pour la vente de sa propre production dans les magasins; et lui demande si cette prétention administrative est conforme aux textes en vigueur. (*Question du 8 novembre* 1955.)

Réponse. — Les horticulteurs-fleuristes sont passibles de la taxe proportionnelle au titre des bénéfices industriels et commerciaux lorsqu'ils possèdent des magasins de vente en détail agencés commercialement. Ils sont alors passibles de ladite taxe à raison de l'ensemble des bénéfices qu'ils réalisent dans leurs magasins aussi bien sur la vente des produits récoltés par eux que sur la vente des produits provenant d'achats.

6344. — M. Louis Gros expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que la loi du 14 août 1954, n° 54-817, en son article 9, paragraphe 2, autorise le partage par une société, entre ses membres, des immeubles de son patrimoine dans les conditions y déterminées, moyennant le payement d'une taxe de 8 p. 100 sur la valeur des immeubles à la date du partage. Il lui demande si une société immobilière pourrait, sans perdre le bénéfice de la loi, attribuer indivisément, pour un tiers à chacun, à un père et à ses deux enfants majeurs — cette attribution correspondant aux droits sociaux respectifs des intéressés — les appartements revenant à la famille majoritaire dans cette société, les autres portions d'immeubles étant attribuées divisément aux autres associés, à moins que ces derniers ne préfèrent rester dans la société, laquelle continuerait à fonctionner avec un actif et un capital réduits; il y aurait donc partage total ou partiel de l'immeuble, cas différent de celui qui a fait l'objet d'une réponse ministérielle négative à une question posée par M. Estève, sénateur (R. S. E. F., *Journal officiel* du 4 mai 1955, débats parlementaires, Conseil de la République, p. 1447-1). (*Question du 22 novembre* 1955.)

Réponse. — Pour bénéficier du régime spécial institué par l'article 9 (§ 2), de la loi du 14 août 1954, le partage d'un immeuble social doit constituer un véritable partage, donc comporter des attributions divises au profit des ayants droit. Sous cette réserve, ledit régime est applicable aux attributions partielles réalisées en cours de société, par voie de réduction de capital, même si ces attributions ne portent que sur une fraction de l'immeuble. Par suite, dans l'espèce envisagée, le père et ses deux enfants majeurs restant dans l'indivision, ne pourraient prétendre au bénéfice du texte précité; au contraire, les autres associés recevant des attributions divises pour les remplir de leurs droits sociaux, pourraient, toutes les autres conditions étant supposées remplies, bénéficier du régime spécial.

6353. — M. Marcel Pellenc expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'un arrêté du 11 octobre 1955 (*Journal officiel* du 12 octobre 1955) astreint aux déclarations prévues par l'article 297 du code général des impôts « les rédacteurs d'actes ». Or il relève qu'aux termes de l'article 297 du code général des impôts, ne sont astreints à ces déclarations que les assujettis aux taxes sur le chiffre d'affaires; qu'ainsi l'arrêté susvisé ou bien suppose résolue ou bien entend résoudre, par l'affirmative, la question de savoir si les « rédacteurs d'actes » sont passibles des taxes sur le chiffre d'affaires; il fait observer: sur le premier point, que dans l'état de la jurisprudence, les « rédacteurs d'actes » ne sont imposables que s'ils sont en outre « négociateurs » ou encore s'ils sont mandataires, s'ils s'entremettent entre leurs clients et une administration ou une juridiction quelconque; sur le second point, que l'assiette de l'impôt est du domaine exclusif de la loi et qu'il ne saurait y être pourvu par le biais d'un arrêté ministériel préjugeant du fond de droit; et lui demande s'il n'estime pas utile et nécessaire, afin de relever l'arrêté dont il s'agit du vice d'illégalité dont il semble entaché, de substituer à la désignation incriminée la suivante: « les rédacteurs d'actes exerçant dans des conditions ou se livrant à des opérations relevant de l'agence d'affaires ». (*Question du 24 novembre* 1955.)

Réponse. — L'arrêté ministériel du 11 octobre 1955, visé dans la question, s'est borné à opérer une nouvelle répartition des contribuables assujettis aux taxes sur le chiffre d'affaires, entre le service des contributions indirectes et celui de l'enregistrement. Cet arrêté n'a pu, en aucune façon, modifier les règles d'exigibilité des taxes dont il s'agit et ne saurait donc, par lui-même, rendre imposables des opérations n'entrant pas dans le champ d'application de l'article 256 du code général des impôts. En particulier, les rédacteurs d'actes ne sont tenus d'acquitter les taxes sur les prestations de services, aux bureaux de l'enregistrement devenus compétents depuis le 1er janvier 1956, conformément à l'arrêté précité, que dans la mesure où ils étaient déjà passibles de ladite taxe, antérieurement à cette date, étant supposé, bien entendu, qu'aucun changement ne s'est produit dans la nature de leur activité. Compte tenu de ces précisions, la modification que l'honorable parlementaire propose d'apporter au texte de l'arrêté, paraît dépourvue d'intérêt pratique.

6366. — M. Etienne Restat expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que le prix des tabacs est fixé par un protocole établi pour trois ans, et lui demande: 1° quel est le prix de référence qui a été retenu pour la fixation de ce protocole; 2° la retenue de 10 p. 100 destinée à alimenter le budget des allocations familiales agricoles est-elle incluse dans ce prix de référence; 3° la retenue de 6,50 p. 100 consécutive au payement des différentes retenues destinées à la couverture de l'assurance des planteurs est-elle incluse également dans le prix de référence; 4° déduction faite de l'ensemble de ces retenues qui sont de 16,50 p. 100, quel est le prix net payé au planteur; 5° quelle a été, pour l'année 1954, l'importance de la récolte de tabac métropolitaine; 6° tenant compte de cette récolte, quel a été, pour la même année, le montant des versements effectués, d'une part au budget des allocations familiales agricoles et, d'autre part, celui effectué aux caisses départementales d'assurances et à la caisse de réassurance. (*Question du 29 novembre* 1955.)

Réponse. — 1° Le prix moyen de base de référence retenu pour l'établissement en 1954 du protocole de fixation des prix des tabacs a été de 29.500 francs les 100 kilogrammes correspondant à un rendement en poids à l'hectare de 1.590 kilogrammes; 2° la taxe de 10 p. 100 destinée à alimenter le budget annexe des prestations familiales agricoles est incluse dans ce prix; 3° les différentes retenues destinées à la couverture de l'assurance des planteurs sont également incluses dans ce prix; 4° déduction faite de l'ensemble de ces retenues, qui ont été de 16,5 p. 100 lorsque la retenue pour la caisse départementale d'assurance dont le taux est fixé par le conseil général a été de 4 p. 100, le prix net payé aux planteurs, primes non comprises, a été pour la récolte 1954 de 22.800 francs les 100 kilogrammes, ce prix correspond à un rendement en poids effectif à l'hectare de 1.844 kilogrammes. Il convient d'y ajouter les primes pour un montant moyen net effectivement perçu de: 8.732 francs les 100 kilogrammes; 5° l'importance de la récolte de tabac métropolitaine pour l'année 1954, a été de 46.000 tonnes de tabacs verts, c'est-à-dire incomplètement séchés et non fermentés. Le traitement de ces tabacs en magasin de fermentation leur fera perdre environ 15 p. 100 de leur poids; 6° pour la récolte 1954, il a été versé: au budget annexe des prestations familiales agricoles, 1.753.011 466 francs; à l'ensemble des caisses départementales d'assurance, 696.221.529 francs; au fonds de réassurance, 52.590.328 francs par les planteurs et une somme égale par la caisse autonome d'amortissement; au titre de remboursements d'avances 175 millions 301.136 francs. Tous les renseignements ci-dessus ne concernent que les départements autres que ceux du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. Ces trois derniers départements jouissent, en effet, d'un régime spécial tant en matière de culture du tabac qu'en matière de prix. Ils ont livré, au titre de la récolte 1954: 11.000 tonnes de tabacs verts.

6415. — M. Yves Estève expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'une personne ayant acquis, en 1941, cinq parcelles de terrain contiguës dans un lotissement approuvé, en a revendu dernièrement deux parcelles et se propose de revendre les autres; que préalablement à la revente de la première parcelle et sur demande adressée à M. le préfet d'Ille-et-Vilaine, de faire connaître si les reventes envisagées, sans apporter aucune modification dans la composition des lots constitueraient un nouveau lotissement soumis aux formalités de la loi d'urbanisme du 15 juin 1943, il a été répondu que les reventes pouvaient être effectuées sans aucune autorisation nouvelle, sous réserve de l'observation des dispositions figurant à l'arrêté préfectoral d'approbation du lotissement; qu'à la suite de la revente de la première parcelle l'administration de l'enregistrement a réclamé le payement de la taxe sur les prestations de services; et demande si cette taxe est due, la venderesse ayant été en fait, par la réponse de M. le préfet d'Ille-et-Vilaine, dispensée des formalités de lotissement; étant observé que la taxe, si elle était perçue à nouveau, serait ainsi payée deux fois sur le même lotissement. (*Question du 20 décembre* 1955.)

Réponse. — Pour l'application de l'article 270 e du code général des impôts, relatif, notamment, aux affaires « réalisées par les lotisseurs », ne peuvent être considérées comme véritables lotissements les opérations qui ne sont pas effectuées dans les conditions prévues par la loi d'urbanisme n° 324 du 15 juin 1943, et, le cas échéant, par le décret n° 53-734 du 15 juillet 1953 (cf. art. 11, § 1er, 3°, du décret n° 55-566 du 20 mai 1955; *J. O.* du 21 mai 1955), c'est-à-dire qui ne sont pas précédées des formalités prescrites par ces textes. Dès lors, si la personne visée dans la question posée par l'honorable parlementaire n'a pas accompli lesdites formalités, et s'est bornée à vendre des terrains déjà lotis au moment où elle les avait acquis, elle n'a pas, en propre, la qualité de lotisseur, et ne saurait,

en principe, être assujettie, à ce titre, à la taxe sur les prestations de services. Par ailleurs, il ne semple pas, *a priori*, que cette personne soit susceptible d'être soumise à la taxe dont il s'agit en vertu de l'article 39 de la loi du 13 juillet 1925 (art. 270 c et 823 du code général des impôts; art. 11, § Ier, 1°, du décret susvisé du 20 mai 1955), c'est-à-dire comme marchand de biens, au sens de cette disposition. Toutefois, il ne pourrait être pris parti, en connaissance de cause, sur la position adoptée par le service local de l'enregistrement que si toutes indications utiles étaient données à l'administration pour lui permettre de faire procéder à une enquête.

6429. — M. Marcel Lemaire expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que la loi du 21 mars 1948 et le décret du 21 octobre 1948 ont permis à la caisse autonome de la reconstruction d'émettre des titres nominatifs inaliénables trois, six, neuf ans en payement de dommages de guerre, ces titres étant productifs d'un intérêt de 4 p. 100; et demande s'il est normal qu'un contrôleur tienne compte desdits intérêts pour le calcul de la surtaxe progressive d'un sinistré qui peut faire la preuve que les sommes restant dues aux entrepreneurs sont très supérieures à celles des revenus sur les titres remis en payement de dommages de guerre pour la reconstruction d'un immeuble, d'autant plus que généralement le sinistré dut faire appel au concours de personnes à qui il verse les intérêts desdits titres en attendant que l'échéance lui permette de désintéresser ses créanciers. (*Question du 12 décembre 1955.*)

Réponse. — En l'absence de toute disposition spéciale les exonérant expressément de la surtaxe progressive, les intérêts des titres émis par la caisse autonome de la reconstruction qui ont été perçus par le contribuable visé dans la question doivent, conformément à l'article 158-3 du code général des impôts, être retenus dans les bases de l'imposition due par l'intéressé. Mais celui-ci peut, le cas échéant, déduire de son revenu global, en vertu de l'article 156-1° du code précité, les intérêts des dettes et emprunts à sa charge qui n'ont pas été déjà pris en compte pour l'évaluation des revenus soumis à la taxe proportionnelle.

6433. — M. Etienne Rabouin expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que l'article 38 du décret du 14 octobre 1955 pour l'application du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 stipule que tout bordereau ou copie déposé dans un bureau des hypothèques doit porter une mention certifiant l'identité complète des parties et figurant à la suite du certificat de collationnement au pied du document conservé au bureau et lui demande: 1° si un conservateur des hypothèques est en droit d'exiger que le certificat de collationnement et le certificat d'identité soient rédigés en deux textes signés séparément au lieu d'un seul contexte, étant observé que le signataire des deux certificats est le notaire, rédacteur de l'acte; 2° si, pour le renvoi à l'intéressé des pièces à la suite d'un rejet ou d'un refus, le conservateur bénéficie de la franchise postale. (*Question du 2 février 1956.*)

Réponse. — 1° Réponse négative dans le cas où le même notaire est le signataire des deux certificats. L'article 38-1 (alinéa 2) du décret n° 55-1350 du 14 octobre 1955, pris pour l'application du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955, portant réforme de la publicité foncière, prévoit seulement que la mention de la certification de l'identité des parties « doit figurer à la suite du certificat de collationnement, au pied du document conservé au bureau ». La signature unique du notaire apposée sous ladite mention est donc suffisante aussi bien lorsque les deux certificats sont rédigés en deux textes distincts, mais consécutifs, que dans le cas où ils sont réunis en un même contexte. Mais, lorsqu'un bordereau d'inscription est rédigé par un clerc et certifié collationné par lui, il va de soi que la mention de certification, qui ne peut être signée que par un notaire, avoué, huissier, etc., doit être distincte; 2° réponse négative. En l'état actuel de la réglementation, les conservateurs des hypothèques ne peuvent adresser en franchise que les réclamations formulées pour le recouvrement de la taxe de publicité foncière (loi du 31 décembre 1935, art. 51). Le requérant, qui transmet par la voie postale les documents à publier à la conservation, doit acquitter préalablement le montant des frais de renvoi, après accomplissement de la formalité ou refus du dépôt, des pièces transmises.

6435. — M. Pierre de Villoutreys expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que l'administration semble avoir précisé depuis quelque temps sa façon de voir quant à l'indice à appliquer aux boutons pour le calcul de la décote du « stock indispensable » (art. 6 et 7 du décret n° 52-510 du 7 mai 1952). Chez le grossiste et le mercier, cet article serait classé comme « article de mercerie ». Chez le fabricant de boutons, les articles de sa propre fabrication seraient classés comme « produits industriels non dénommés » et il lui demande si cette façon de voir reflète exactement sa position. (*Question du 2 février 1956.*)

Réponse. — L'indice afférent aux « articles de mercerie » est applicable aux entreprises dont le stock comprend un assortiment desdits articles. Les boutons compris dans le stock indispensable des commerçants en mercerie — qu'il s'agisse de grossistes, de demi-grossistes ou de détaillants doivent donc être affectés de cet indice. Par contre, les entreprises ne vendant que des boutons, en l'état ou après fabrication, peuvent, à défaut d'indice particulier, faire application, à la valeur du stock indispensable correspondant, de l'indice prévu à l'égard des produits industriels non spécialement dénommés.

6480. — M. Joseph Raybaud expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que les maires rencontrent les plus grandes difficultés pour le recouvrement de la taxe de visite sanitaire et de poinçonnage des viandes à l'occasion des poursuites exercées par l'administration des contributions indirectes à l'encontre des bouchers se livrant à l'abattage clandestin. En effet, cette administration ne porte pas ces infractions à la connaissance des maires et invoque le secret professionnel pour refuser de communiquer aux administrateurs communaux le poids des viandes soustraites frauduleusement au contrôle. Il lui demande de lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre pour mettre un terme aux errements actuels. (*Question du 16 février 1956.*)

Réponse. — Par instruction n° 322 B 5/1 publiée au *Bulletin officiel* de l'administration des contributions indirectes du 28 novembre 1955 (IVe partie, page 501), les services locaux des contributions indirectes ont été invités à signaler aux municipalités intéressées les infractions en matière d'abattages clandestins relevées sur le territoires des communes ayant institué une taxe de visite sanitaire et de poinçonnage des viandes.

6493. — Mme Marie-Hélène Cardot expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** la situation d'un grossiste ayant la position de producteur fiscal qui vend à ses clients pâtissiers des amandes hachées, effilées ou en poudre, et lui demande s'il doit payer la taxe sur la valeur ajoutée au taux de 10 p. 100 ou si ses ventes sont exonérées dans la mesure où il s'agit de produits agricoles légèrement transformés. (*Question du 21 février 1956.*)

Réponse. — Par assimilation aux produits figurant sous la position ex 08-05 A à E (ex 75 A à F avant le 1er janvier 1956) dans la liste fixée par l'arrêté du 16 juin 1955, modifié par celui du 6 janvier 1956, les amandes hachées, effilées ou en poudre sont exonérées de la taxe sur la valeur ajoutée depuis le 1er juillet 1955. En conséquence, le grossiste visé à la question n'est pas personnellement redevable de ladite taxe sur ses ventes d'amandes ainsi présentées.

6495. — M. Marcel Molle demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** s'il est normal que le bénéfice des exonérations de droits d'enregistrement prévus par la loi du 10 avril 1954 soit refusé à l'acquéreur d'un immeuble vendu sur saisie immobilière par adjudication à la barre du tribunal, alors qu'il s'est obligé dans le jugement à habiter personnellement cet immeuble et qu'il a requis l'application des dispositions de la loi susdite, pour le motif que le saisi habitant l'immeuble adjugé n'a pas pris l'engagement exprès de vider les lieux, mais alors que l'entrée en jouissance a été fixée au jour de l'adjudication et qu'aucune réserve n'a été faite au profit de qui que ce soit ni dans le cahier des charges ni dans le jugement d'adjudication. (*Question du 21 février 1956.*)

Réponse. — Sous réserve de l'examen du jugement lui-même et de l'ensemble des circonstances particulières de l'affaire, le bénéfice des allégements fiscaux prévus par l'article 1371 *octies* du code général des impôts paraît susceptible, dans l'hypothèse envisagée, d'être accordé si, comme on le suppose, le saisi habitant l'immeuble est tenu de délaisser celui-ci aussitôt après la signification du jugement d'adjudication. Mais les droits et taxes dont le jugement considéré a pu être ainsi dispensé lors de sa présentation à la formalité de l'enregistrement seraient ultérieurement mis en recouvrement si, à l'expiration du délai de deux ans à compter de la date de l'adjudication prévu par l'article 1371 (§ 2) du code général des impôts (décret n° 55-566 du 20 mai 1955, art. 9), l'immeuble n'était pas effectivement occupé, pour quelque cause que ce soit, à titre d'habitation principale, par l'acquéreur, son conjoint, ses ascendants ou descendants.

6515. — M. René Blondelle expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** que les notaires résidant dans les communes où n'existent pas de bureaux de l'enregistrement, doivent envoyer à la ville siège de ce bureau, les actes dont ils requièrent l'enregistrement; et lui demande en conséquence si des délais de retour sont imposés aux receveurs de l'enregistrement de manière notamment à permettre aux officiers ministériels de respecter eux-mêmes les délais qui leur sont impartis à peine de nullité, pour procédure à diverses formalités. (*Question du 28 février 1956.*)

Réponse. — Réponse négative. La loi n'édicte aucun délai pour la restitution, après enregistrement, des actes déposés par les notaires. En fait les actes sont enregistrés et restitués aux parties ou aux officiers ministériels dans le plus court délai possible, étant observé que la formalité devant être accomplie dans l'ordre du dépôt des pièces, il peut y avoir au moment où elle est requise, d'autres actes à enregistrer ce qui implique l'obligation de concilier l'intérêt particulier du déposant avec les exigences du service. L'application de cette règle n'a jamais donné lieu à des difficultés particulières. Pour le surplus, l'honorable parlementaire voudra bien se référer à la réponse donnée à M. Jean de Geoffre, sénateur, par le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. (Question écrite n° 5534, *J. O.* 25 mars 1955, Déb. Parl. C. R. p. 1022, 1re col.).

6521. — M. Francis Le Basser expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'un «capital décès » de 40.000 francs est attribué aux ayants droit de tout ressortissant des caisses de sécurité sociale lors de son décès. Ce capital-décès est attribué même si le travailleur décédé ne laisse ni conjoint survivant, ni enfant mineur ou à charge. Il lui demande si les ayants droit des fonctionnaires d'Etat

peuvent prétendre à ce capital-décès de 40.000 francs lorsque le fonctionnaire décédé ne laisse ni conjoint survivant, ni enfant mineur ou à charge, c'est-à-dire lorsque le capital-décès représentant la valeur d'une année de traitement n'est pas attribué par l'Etat. Même question pour les agents des communes dont le conseil municipal a adopté le régime mixte de sécurité sociale. (*Question du 1er mars 1956.*)

Réponse. — L'honorable parlementaire parait se référer, en ce qui concerne les ressortissants des caisses de sécurité sociale, à l'allocation-décès prévue par le régime général dont le montant n'est, en réalité, pas fixe, mais égal à trois mois de rémunération dans la limite d'un plafond de 132.000 francs: 1° le régime de sécurité sociale des fonctionnaires prévoit l'attribution à un nombre d'ayants droit plus restreint, d'un capital décès nettement plus important que celui du régime général puisqu'il représente un an de traitement. Mais cet avantage n'est pas réservé aux seuls conjoints et enfants mineurs, car les ascendants à charge peuvent également y prétendre. Lorsque, en l'absence de ces ayants droit, ce capital-décès n'est pas attribué, l'Etat n'accorde pas l'allocation prévue par le régime général aux ayants droit éventuels visés par ce régime. Certes les régimes spéciaux de sécurité sociale doivent, aux termes de l'article 62 du règlement d'administration publique du 8 juin 1946, attribuer des prestations au moins équivalentes à celles du régime général. Mais ce texte précise que le principe d'équivalence ainsi posé concerne l'ensemble des prestations de chaque risque. Or, si le régime de sécurité sociale des fonctionnaires prévoit, en matière de capital-décès, un nombre d'ayants droit plus restreint que dans le régime général, par contre, le montant de la prestation est notablement plus élevé. En pratique il demeure incontestable qu'au regard du risque décès considéré dans son ensemble, l'allocation moyenne servie par le régime du fonctionnaire si on la calcule sur la base de la totalité des décès survenus, qu'ils aient ou non donné lieu au versement d'un capital décès, est supérieure à celle que verse le régime général. L'Etat ne peut, dès lors, être juridiquement tenu de suivre pour chaque cas particulier les règles en vigueur dans le régime général de sécurité sociale; 2° même réponse pour les agents communaux affiliés au régime mixte de sécurité sociale, qui bénéficient des dispositions applicables aux fonctionnaires en matière de capital décès.

6523. — M. Jean Roynouard appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat au budget** sur le fait qu'en vertu du code des impôts les producteurs doivent verser au Trésor la taxe sur la valeur ajoutée sur le montant des livraisons effectuées par eux, c'est-à-dire préalablement à l'encaissement des ventes; que, de ce fait, il apparaît que lesdits producteurs avancent à l'Etat un impôt qui n'est pas dû par eux, avant d'en avoir reçu le montant; et lui demande si une réforme du code des impôts faisant de l'encaissement du prix de la marchandise vendue le fait générateur de la taxe sur la valeur ajoutée, ne lui apparaîtrait pas comme opportune. (*Question du 1er mars 1956.*)

Réponse. — En vertu des principes en vigueur sous le régime de la taxe à la production, et maintenus pour l'application de la taxe sur la valeur ajoutée, les assujettis à cette taxe doivent l'acquitter au moment de la mise des marchandises à la consommation. En choisissant la livraison comme fait générateur de l'imposition, le législateur a entendu que l'impôt soit calculé et perçu au moment, où, conformément à l'article 1604 du code civil, s'opère « le transport de la chose vendue en la puissance et possession de l'acheteur ». La remise, à l'acheteur, de la marchandise ayant fait l'objet du contrat est la source de droits et obligations régis par le code civil et le code de commerce; il paraissait, dès lors, normal d'y adjoindre des obligations de nature fiscale. Cependant, le législateur a tempéré la rigueur de ce système en autorisant le payement des taxes sur le chiffre d'affaires au moyen d'obligations cautionnées qui peuvent lui permettre de disposer, en fait, de quatre mois pour acquitter l'impôt. Dans ces conditions, il n'apparaît pas opportun d'envisager des modifications aux mécanismes de recouvrement actuellement en vigueur.

6525. — M. Lucien Tarradin expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget**: 1° qu'une société dont l'objet est la revente en l'état de spiritueux d'origine française et étrangère, a son siège à Paris et ses entrepôts en banlieue, conformément à la réglementation en vigueur dans le département de la Seine. Elle possède à Paris, dans les locaux du siège, un magasin de vente destiné à approvisionner les détaillants revendeurs de Paris, les autres ventes étant assurées par les entrepôts en gros; 2° que ce magasin est approvisionné pour les boissons d'importation — whisky notamment — directement de l'étranger: ces boissons lui sont livrées sous le couvert de congés et les droits de consommation acquittés au passage en douane, la taxe à la production et depuis juillet 1954, la taxe sur la valeur ajoutée étant également acquittées à l'importation sur la valeur déclarée au service des douanes; 3° qu'en ce qui concerne les alcools provenant de l'intérieur — cognac par exemple — ces boissons sont directement expédiées au magasin à Paris, sous le couvert de congés, par les vendeurs, et la taxe sur la valeur ajoutée est acquittée par ces derniers conformément au droit commun: cette taxe n'est pas récupérée par la société et la taxe locale de 2,75 p. 100 est acquittée sur le montant des ventes correspondantes. Il est précisé qu'en application de l'article 264 *d* du code général des impôts, la société a la qualité de producteur fiscal et, en outre, qu'elle a l'exclusivité de vente des produits considérés; et lui demande si la société qui pratique en fait de la même façon qu'un revendeur ordinaire, en ce qui concerne son magasin à Paris, agit correctement. (*Question du 1er mars 1956.*)

Réponse. — Aux termes de l'article 484 du code général des impôts, est considéré comme marchand en gros, celui qui reçoit et expédie des alcools ou qui revend ces mêmes boissons d'achat. La circonstance que, selon les prescriptions de l'article 517 — 4° du même code, le commerce en gros des boissons, avec le bénéfice du crédit des droits, est interdit à Paris, sauf dans les entrepôts réels de Bercy et de la Halle aux vins, ne fait pas échec aux dispositions combinées des articles 264 *d* et 484 dudit code qui réputent producteurs, assujettis à la T. V. A. les marchands en gros de boissons. Tel étant le cas de la société visée qui vend des spiritueux à des détaillants revendeurs, cette société doit acquitter la T. V. A. dans les conditions ordinaires sur toutes ses ventes de boissons soumises au régime fiscal des alcools, y compris les ventes en l'état. Par contre, s'agissant de ventes soumise à la T. V. A. sur le prix effectif, la taxe locale n'est pas due.

6556. — M. Joseph Raybaud se référant à la réponse faite par M. le ministre de l'intérieur à la question écrite n° 6490 du 16 février 1956 (*Journal officiel* du 13 mars 1956), demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** s'il est conforme à l'esprit des textes en vigueur qu'un préfet admis à la retraite depuis le 1er juillet 1946 puisse cumuler sa pension avec les émoluments de directeur d'un hospice psychiatrique et, dans l'affirmative quels sont les textes admettant ce cumul, et s'il n'estime pas que le fait d'admettre et de favoriser certains cumuls ne va pas à l'encontre d'une politique de larges débouchés ouverts à notre jeunesse universitaire. (*Question du 15 mars 1956*).

Réponse. — Aucune disposition législative ou réglementaire n'interdit actuellement aux agents retraités de l'Etat d'être à nouveau recrutés par une administration, une collectivité ou une entreprise publique, sous la seule réserve que les règles relatives aux limites d'âge ne fassent pas obstacle à ce recrutement. Le cumul, par un retraité occupant un nouvel emploi, des arrérages de sa pension et de la rémunération afférente à sa nouvelle activité, n'est toutefois possible que dans certaines limites, fixées par le décret du 29 octobre 1936, modifié en dernier lieu par le décret n° 55-957 du 11 juillet 1955.

6565. — M. Albert Lamarque rappelle à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'en vertu des dispositions de l'article 35 de la loi du 10 avril 1954, les ventes de logements — immeubles bâtis ou droits indivis immobiliers — destinés à devenir une habitation principale de l'acquéreur, sont exonérées des droits proportionnels prévus par la loi jusqu'à concurrence de la somme de 2.500.000 francs. Il lui expose que l'administration de l'enregistrement interprétant d'une manière très stricte ces dispositions, n'admet pas cette exonération lorsqu'un acquéreur, qui effectue pourtant dans l'acte la déclaration que l'appartement ou l'immeuble par lui acquis est destiné à son habitation principale, procède à l'acquisition des droits indivis par étapes successives de différents vendeurs qui ne peuvent ou ne veulent céder ensemble leurs droits indivis, et lui demande s'il ne serait pas possible de tenir compte strictement de l'intention exprimée par l'acquéreur dans l'acte d'acquisition, de telle sorte que, lors de chaque acquisition d'un droit indivis, l'exonération prévue par l'article 35 de la loi du 10 avril 1954 puisse être appliquée à l'acquéreur désireux de devenir bénéficiaire de ces dispositions en raison de l'intention exprimée par lui. Il lui indique au surplus que rien dans le texte de la loi ne permet à l'administration une interprétation aussi rigoureuse, et que seul doit présider à son application l'esprit du législateur qui a été d'encourager l'épargne sous la forme de l'acquisition d'appartements destinés à être l'habitation principale de l'occupant ou de l'acquéreur d'un logement libre de toute location. (*Question du 20 mars 1956.*)

Réponse — Les acquisitions successives de droits indivis portant sur un même immeuble sont susceptibles de bénéficier des allégements de droits édictés par l'article 35 susvisé si toutes les conditions imposées par ce texte se trouvent remplies, et, notamment, si l'immeuble envisagé est, à la date du transfert de la propriété des droits dont il s'agit, soit déjà effectivement occupé par l'acquéreur, soit libre de toute location et de toute occupation — étant observé, au surplus, que les avantages fiscaux considérés ne sauraient, en définitive, être appliqués qu'une seule fois au prix total de l'ensemble des droits indivis acquis par actes successifs.

Secrétariat d'Etat à l'agriculture.

6494. — M. André Boutemy expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que la nécessité de procéder à de nouveaux emblavements, à la suite des destructions par le gel des récoltes en terre, implique que des facilités de divers ordres soient données d'urgence aux agriculteurs sinistrés. Il y aurait lieu, en particulier, que des attributions exceptionnelles de carburants détaxés soient mises, sans délai, à leur disposition. En conséquence, il demande: 1° que soit examinée la possibilité d'accorder une dotation supplémentaire de carburant détaxé aux exploitations agricoles pouvant justifier de besoins exceptionnels consécutifs aux destructions par le gel; 2° que la mise en place de la première tranche du contingent normal 1956 soit accélérée, étant observé, avec regret, qu'à la date du 18 février 1956 le service du génie rural n'avait pas reçu l'ordre de mettre en circulation cette première tranche d'attributions; 3° que la mise en place de la dotation supplémentaire à accorder aux exploitations sinistrées soit également accélérée. (*Question du 21 février 1956.*)

Réponse. — 1° La distribution d'un premier acompte de tickets de carburants détaxés, au titre de l'année 1956, a été ordonnée le 22 février. Ce premier acompte porte sur 40 litres d'essence ou de pétrole à « l'hectare labourable motorisé » et sur 30 litres de

gas-oil. La mise en place des tickets a été effectuée immédiatement dans les circonscriptions du génie rural; 2° Les agriculteurs sinistrés peuvent utiliser, sur cette première dotation, le carburant détaxé qui leur est nécessaire pour l'exécution des travaux urgents consécutifs aux dégâts causés par le gel; 3° Une attribution spéciale de tickets de carburants détaxés est prévue en faveur des exploitations agricoles motorisées dont les cultures ont été dévastées par les gelées du mois de février. Dans ce but des instructions ont été données pour qu'il soit procédé immédiatement à une évaluation des besoins exceptionnels consécutifs aux intempéries. Des décisions interviendront dès que seront connus les résultats des enquêtes en cours.

6510. — M. André Boutemy expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que son attention a été appelée, à de nombreuses reprises, par des maires et présidents de syndicats de communes, sur les retards apportés par l'Etat au payement des subventions en annuités, octroyées en matière de travaux d'adduction d'eau aux localités et syndicats ruraux alors, précisément, que les pièces justificatives (procès-verbaux de réception, comptes définitifs des dépenses réelles), ont été produites par les administrations compétentes auprès du service du contrôle, dans les délais normaux. Il lui signale que ces retards présentent de graves inconvénients pour la trésorerie des communes et syndicats qui doit ainsi faire face, avec ses seules ressources, au financement du service des emprunts déjà réalisés, correspondant à la part de l'Etat payable en annuités. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation, accélérer le versement des subventions dès que les dossiers réglementaires ont été constitués et faciliter ainsi l'équilibre de trésorerie des collectivités dont les charges sont déjà accrues du fait de l'exécution des travaux considérés. (*Question du 23 février 1956.*)

Réponse. — La satisfaction rapide des demandes de délivrance de titres d'annuités représentatifs de subventions accordées pour l'exécution de travaux d'équipement rural, en application de l'article 1er de la loi du 14 août 1947, n'est pas seulement subordonnée à la présentation d'un dossier comportant les pièces justifiant le montant des travaux exécutés. Il importe également que les collectivités y joignent toutes indications et justifications utiles sur la manière dont elles ont mobilisé le montant de la subvention payable par annuités. C'est, dans la plupart des cas, de l'insuffisance de ces indications ou justifications que résulte la longueur du délai de délivrance des titres d'annuités. Toutefois, pour alléger au maximum la procédure, il est envisagé de confier aux services locaux chargés du contrôle des travaux le soin de procéder eux-mêmes à la liquidation du montant définitif de la subvention au regard du volume des dépenses faites. Cette mesure de déconcentration ne saurait cependant avoir aucune incidence sur le contrôle exercé *a posteriori*, lors de la délivrance du titre, par le ministère des affaires économiques et financières, quant à la nature et au caractère réglementaire des moyens de financement utilisés par les collectivités.

6511. — M. Michel de Pontbriand expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** que l'article 291 du code rural fixe un délai de quinze jours francs à l'acheteur pour intenter l'action rédhibitoire à l'égard du vendeur pour les animaux reconnus atteints de tuberculose; que l'épreuve officielle prévue à cette fin peut être mise en échec par une tuberculination préalable, rendant alors impossible, dans le délai imparti, la résiliation de la vente; que cette particularité bien connue amène certains vendeurs peu scrupuleux à faire usage de ce procédé indélicat pour se débarrasser de vaches laitières malades, lesquelles contaminent ensuite les animaux sains de la même étable; il lui demande s'il ne lui parait pas opportun d'allonger la période fixée pour l'exécution de la contre-épreuve, afin que l'acheteur ait les garanties que la loi entend lui donner. (*Question du 23 février 1956.*)

Réponse. — La loi a en effet fixé à quinze jours le délai de garantie. 1° Il apparaît qu'une prolongation de ce délai aurait l'inconvénient de mettre à la charge du vendeur les conséquences d'une infection qui aurait pu se produire dans l'étable de l'acheteur. En effet, il est établi qu'un animal reconnu sain peut réagir à la tuberline, à l'expiration d'un délai de quinze jours, s'il a été placé dans un milieu infecté. 2° Il y a lieu de considérer, d'autre part, que l'interdiction de l'usage de la tuberculine par voie sous-cutanée a réduit considérablement les possibilités de fraude qui existaient avant la promulgation de la loi du 6 décembre 1954, et que l'usage de l'intradermo-tuberculination seconde est susceptible, dans la très grande majorité des cas, de dépister la tuberculose dont sont atteints les bovins, même lorsque ceux-ci ont reçu avant la vente des injections de tuberculine. 3° Les possibilités qu'offrent aux acheteurs les dispositions du code rural de se protéger contre l'introduction de la tuberculose bovine en mettant en œuvre la rédhibition, ne sauraient au demeurant les garantir contre tous les risques que comporte inévitablement l'introduction d'animaux provenant d'autres élevages. On doit remarquer à cet égard que la pratique de la tuberculination sur l'animal que l'on introduit n'offre pas la même sécurité quant à l'absence de la tuberculose, que le contrôle régulier portant sur la totalité des animaux de l'exploitation d'origine. Les éleveurs ont donc intérêt à repeupler leurs effectifs à partir d'élevages placés sous le contrôle des services vétérinaires, reconnus indemnes de tuberculose (étables patentées, étables à panonceaux). Le nombre de ces étables est déjà important. Il est susceptible de se multiplier rapidement si les acheteurs manifestent leur préférence pour ces étables. Les risques que comporte l'introduction d'animaux malades dans les exploitations saines commandent enfin aux éleveurs avertis et prudents de placer en observation les animaux qu'ils achètent jusqu'à ce qu'ils aient pu se convaincre de leur parfait état de santé. C'est donc dans cet esprit que l'arrêté ministériel du 24 juillet 1936, relatif au repeuplement des étables dans les exploitations en cours d'assainissement, a prévu que, lorsque les animaux de repeuplement proviennent d'étables non reconnues indemnes de tuberculose, ils doivent être maintenus isolés pendant une période de six mois, malgré qu'ils aient été tuberculinés à l'achat et reconnus sains.

6526. — M. Paul Piales demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture**: 1° si un boulanger est libre d'acheter ses farines au fournisseur de son choix, fût-il à l'extérieur de son département; 2° si un meunier est libre de vendre à un boulanger d'un autre département que le sien les farines qu'il produit, livraison et facturation départ du moulin; 3° en pareille hypothèse, le boulanger acheteur ou le minotier vendeur départ moulin sont-ils astreints, l'un ou l'autre, au payement des redevances compensatrices et de péréquation qui frappent les ventes de farines d'un département à un autre, lorsque celles-ci sont livrées et facturées suivant les prix taxés dans le département destinataire. (*Question du 1er mars 1956.*)

Réponse. — 1° Réponse affirmative, sous réserve de ce qui est dit au paragraphe 2 ci-après; 2° les meuniers ne peuvent vendre dans un département autre que le leur des farines pour la panification civile qu'à condition d'avoir obtenu, du comité départemental des céréales dont ils dépendent, l'autorisation de livrer des farines dans le département de destination et de ne pas dépasser les quantités prévues à cet effet. Les intéressés peuvent s'entendre pour que la livraison et la facturation des farines se fassent « départ moulin »; 3° dans cette dernière hypothèse, le meunier doit acquitter, au titre du rajustement du prix des farines prévu par l'article 7 de la loi du 15 mars 1943 et au titre de la péréquation des frais de transport de farine, les mêmes redevances que si la livraison et la facturation s'effectuaient « rendu boulangerie ». Le boulanger n'est astreint à aucune redevance à ces titres.

Secrétariat d'Etat à l'industrie et au commerce.

6462. — M. René Plazanet appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** sur les difficultés qu'éprouvent les maires de différentes communes au sujet de la révision des contrats de fourniture d'énergie électrique destinée au chauffage des bâtiments communaux, tels que maisons de retraite, écoles publiques, dispensaires, etc. Il s'étonne en particulier qu'Electricité de France ne consente pas à passer avec les collectivités locales des contrats comportant les tarifs préférentiels dont bénéficient la plupart des entreprises privées. En tant qu'administrateur de la ville de Vanves, il considère, d'une part, qu'il serait normal que des réductions de tarifs profitent également aux communes qui sont, à la faveur de leurs différentes activités sociales ou scolaires, au service de la population; il se préoccupe, d'autre part, des économies substantielles qui résulteraient de l'application des prix moyens compatibles avec la fonction de service public susévoqués et lui demande de vouloir bien faire étudier par ses services, en collaboration avec ceux d'Electricité de France, la possibilité d'octroi aux communes de contrats particuliers à tarifs préférentiels haute tension qui, eu égard aux heures d'occupation diurne de bâtiments communaux, ne soient pas conditionnés par l'application stricte des temps d'utilisation dits « heures creuses ou heures de nuit ». (*Question du 7 février 1956.*)

Réponse. — La tarification de l'énergie électrique ne comporte aucune disposition préférentielle envers certaines catégories d'usagers. Les entreprises industrielles qui bénéficient de tarifs spécialement bas et auxquelles fait allusion l'honorable parlementaire sont des entreprises dépossédées de leurs centrales de production en application de l'article 8 de la loi du 8 avril 1946, et qui doivent, de ce fait, recevoir d'Electricité de France des fournitures d'électricité équivalentes au point de vue de leur quantité, de leur qualité et de leur prix à celles dont elles disposaient avant le transfert de leurs usines. D'autre part, conformément à une saine politique économique, le prix de vente de l'électricité est basé sur son prix de revient qui varie avec la qualité du courant fourni et notamment avec la tension et le moment d'utilisation. Ceci explique les différences de facturation constatées entre les tarifs d'heures creuses, d'une part, et les tarifs d'heures pleines et d'heures de pointe d'autre part. Modifier ces principes de tarification conduirait nécessairement à de faux emplois de l'énergie. Il n'est donc pas possible d'appliquer à une commune pour l'ensemble de sa consommation, sans distinction du moment de la fourniture, le bénéfice de tarifs qui ne correspondent pas aux caractéristiques de sa consommation et, notamment, de tarifs d'heures creuses qui correspondent à des conditions particulières bien déterminées de production et d'utilisation de l'énergie.

6496. — M. Jean Bertaud expose à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** qu'à la suite de l'interdiction faite par le Gouvernement aux fournisseurs de fuel de consentir le moindre rabais aux collectivités locales qui utilisent ce produit pour le chauffage des bâtiments communaux, écoles, habitations à loyer modéré, etc., celles-ci sont désormais tenues de payer le combustible au prix fort sans pouvoir obtenir, par la mise en concurrence des industriels et commerçants intéressés, des conditions qui se révéleraient particulièrement avantageuses pour les finances locales. Un préjudice certain étant ainsi causé aux communes, il le prie de bien vouloir lui faire connaître: 1° quel est ou quels sont les responsables de la mesure contre laquelle les administrateurs locaux s'élèvent; 2° quels sont les mobiles qui lui ou leur ont dicté cette décision; 3° si cette même décision, en entravant le jeu

de la libre concurrence, ne doit pas avoir pour conséquence de maintenir les prix à leur niveau le plus élevé et par conséquent d'assurer une augmentation sensible des bénéfices des fournisseurs spécialisés de fuel avec lesquels les communes sont appelées à traiter; 4° s'il est dans ses intentions de revenir, dans l'intérêt des collectivités locales et de leurs finances, au *statu quo ante*. (*Question du 21 février 1956.*)

Réponse. — 1° et 2° Les Houillères nationales ont rencontré, de 1953 à 1955, des difficultés d'écoulement de leur production qui entraînèrent un chômage partiel dans plusieurs bassins miniers. Afin de remédier à ces difficultés, le département de l'industrie et du commerce avait estimé nécessaire de ralentir la progression des ventes de fuel; outre l'institution, en mai 1953 et novembre 1954, de taxes nouvelles sur ce combustible, il avait été demandé à l'industrie du pétrole de conclure un accord avec les Charbonnages de France tendant à limiter strictement, à des tonnages préalablement fixés, les ventes de fuel sur le marché français au cours de l'année 1955. 3° Cette limitation des ventes a eu nécessairement pour conséquence de réduire la concurrence à laquelle se livraient précédemment les distributeurs de fuel, et d'entraîner la suppression de la plupart des ristournes antérieurement pratiquées. La recherche d'une atténuation des difficultés des Houillères était, en effet, inconciliable avec le maintien d'une concurrence sévère sur le marché du fuel. 4° Depuis les derniers mois de 1955, en raison notamment des progrès de l'expansion économique, la situation des débouchés des Houillères nationales s'est très largement améliorée; de ce fait, l'accord passé pour l'année 1955 n'a pas été reconduit en 1956. Un développement corrélatif de la vente des hydrocarbures est donc envisagé. On doit ainsi revoir apparaître une concurrence sur le marché du fuel; il se peut, cependant, que cette dernière soit moins intense que dans le passé, en raison de l'intérêt d'éviter que, dans l'avenir, des variations rapides de la conjoncture aient des répercussions trop accusées sur l'emploi dans les Houillères: le problème est actuellement à l'étude avec les divers départements ministériels intéressés.

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce fait connaître à M. le président du Conseil de la République qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 6538 posée le 8 mars 1956 par M. Jean Bertaud.

Sous-secrétariat d'Etat à la marine marchande.

6546. — M. Joseph Le Digabel expose à **M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande** que les ostréiculteurs sont considérés à différents titres, comme des « agriculteurs de la mer » et se trouvent, ainsi, soumis au même régime légal que les « agriculteurs de la terre » tout particulièrement à l'égard des lois sociales agricoles; et lui demande si, astreints au même travail pénible de chaque jour et aux mêmes risques que les agriculteurs — l'hiver rigoureux de 1956 vient de faire disparaître 70 p. 100 de la production du naissain et une quantité très importante de la production d'huîtres — il ne serait pas possible d'accorder aux ostréiculteurs le tarif réduit, c'est-à-dire agricole, pour tous les transports ferroviaires de chaux nécessaire au chaulage des tuiles destinées au captage du naissain et tout spécialement les travaux de chaux en provenance de Benet (Vendée), Angoulins-sur-Mer (Charente-Maritime) et Saint-Pierre-la-Cour (Mayenne). (*Question du 13 mars 1956.*)

Réponse. — Le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande ne voit, en ce qui le concerne, aucune objection à l'intervention de la mesure demandée par l'honorable parlementaire; toutefois, s'agissant de tarifs de transport de matériaux, c'est M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme qui est compétent pour répondre à cette question qui lui a en conséquence été transmise.

Secrétariat d'Etat à l'industrie et au logement.

6449. — M. Luc Durand-Réville demande à **M. le secrétaire d'Etat à la reconstruction et au logement** s'il ne lui paraîtrait pas opportun et équitable de permettre le règlement de tous les sinistres mobiliers, dont les ayants droit ont dépassé soixante-dix ans, même lorsque leurs droits résultent d'une succession, et attire son attention sur le risque que les ayants droit actuels décèdent eux-mêmes, sans avoir jamais pu bénéficier d'une ressource sur laquelle ils comptent parfois depuis dix ans. (*Question du 2 février 1956.*)

Réponse. — Dans le cadre du plan de financement établi pour le règlement des dommages de guerre mobiliers, l'ordre de priorité en vigueur prévoit que les indemnités recueillies par voie de succession peuvent être réglées lorsque le foyer sinistré était, à la date du sinistre, la résidence principale de l'héritier. Par contre, si l'héritier ne vivait pas au foyer d'une façon permanente, le mobilier est assimilé à des biens meubles garnissant une résidence secondaire; l'indemnisation en sera effectuée après le règlement des mobiliers garnissant les résidences principales. Il est normal que puisqu'un ordre de priorité est encore nécessaire, celui-ci réserve la première urgence à l'indemnisation du mobilier garnissant les résidences principales et dont la reconstitution est indispensable à la vie du foyer. Le règlement, dès le présent exercice, de tous les cas visés par l'honorable parlementaire nécessiterait des crédits supplémentaires d'autant plus importants que l'on serait conduit, en équité, à régler en même temps les personnes du même âge sinistrées dans leurs résidences secondaires dont le règlement, dès cette année, n'a pu être envisagé pour les mêmes raisons.

Secrétariat d'Etat aux travaux publics, transports et tourisme.

6527. — M. François Le Basser demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** si les panneaux prévus par les articles 16 et 20 de l'arrêté ministériel du 7 avril 1939 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, doivent obligatoirement être apposés sur les véhicules utilitaires appartenant aux administrations qui ne font ni transports payants, ni acte de commerce. Ces textes prévoient l'apposition d'un panneau avant donnant le nom du département du centre d'exploitation et d'un panneau arrière (fond bleu, lettres blanches), donnant le nom du propriétaire. (*Question du 1er mars 1956.*)

Réponse. — Les véhicules utilitaires effectuant des transports privés, quelle que soit la personne physique ou morale à laquelle ils appartiennent, doivent porter les marques distinctives prévues par les articles 16 et 20 de l'arrêté ministériel du 7 avril 1939. Il en résulte qu'en principe sur les véhicules utilisés par les services publics de l'Etat, des départements ou des collectivités locales, doivent figurer les marques distinctives des transports publics de marchandises prescrites par les textes précités. Des dérogations peuvent toutefois être accordées par le préfet sur justifications particulières, en vertu de l'article 22 de l'arrêté du 7 avril 1939.

AFFAIRES ETRANGERES

6483. — M. Michel Debré fait observer à **M. le ministre des affaires étrangères** que le président de la haute autorité du charbon et de l'acier a été reçu à la Maison-Blanche, à Washington (dit la presse) avec le cérémonial en usage pour les chefs d'Etat. Sans vouloir critiquer, ni celui qui a reçu, ni celui qui a été reçu, n'est-il pas incorrect à l'égard des chefs d'Etat des nations européennes d'employer ce cérémonial pour un personnage qui, quelle que soit l'importance de ses fonctions, demeure politiquement et juridiquement un fonctionnaire. N'est-il pas dangereux de laisser s'établir un précédent qui pourra provoquer de l'émotion dans l'opinion publique lorsque la personnalité du président de la haute autorité aura la nationalité d'un autre Etat. Ne serait-il pas utile et convenable d'attirer l'attention du département d'Etat sur ces faits. (*Question du 16 février 1956.*)

Réponse. — Les dispositions prises par le Gouvernement américain lors de la visite de M. René Mayer ont été exactement identiques à celles qui avaient été prises en juin 1953 et avril 1954 lorsque le premier président de la haute autorité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, M. Jean Monnet, avait été l'hôte du Gouvernement des Etats-Unis. Le protocole suivi en ces différentes circonstances était en réalité différent du protocole réservé aux chefs d'Etat. Il constituait un protocole particulier dont les détails ont été fixés en utilisant, *mutatis mutandis*, les règles suivies pour la réception des chefs de Gouvernement. Le Gouvernement américain n'a pas cherché, ce faisant, à placer la Communauté dans une situation internationale de caractère étatique qu'elle ne possède pas en droit. Il s'est borné à constater que le traité instituant la C. E. C. A. a conféré à la haute autorité une compétence internationale propre et des pouvoirs qui, dans certains cas très limités, se substituent à ceux des Etats et parfois même dépassent ceux normalement exercés par les Etats. Il convient d'ajouter que plusieurs gouvernements ont, depuis 1952, accrédité des missions diplomatiques auprès de la Communauté. Il en est ainsi, notamment, pour la Grande-Bretagne (qui a signé le 21 décembre 1954 un traité d'association avec la Communauté), les Etats-Unis, la Suède, la Norvège, la Suisse, le Danemark et l'Autriche. L'envoi de telles missions ne constitue pas en droit international une reconnaissance d'Etat. Il n'en impose pas moins aux gouvernements ayant accrédité ces missions des obligations particulières de courtoisie.

6484. — M. Michel Debré demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il a conscience du trouble profond — et peut-être des conflits sanglants — qui résulteraient, dans les circonstances présentes, de l'installation, tant à Tunis qu'à Rabat, de légations ou ambassades des Etats arabes ou des grandes puissances mondiales. Ne faut-il pas prendre conscience du fait que l'état des relations internationales et la conception actuelle du rôle des représentations diplomatiques interdisent au Gouvernement français d'accepter à cet égard des initiatives qui seraient mortelles aussi bien pour l'avenir de la France en Tunisie, au Maroc et en Algérie que pour l'ordre public et la paix dans toute l'Afrique. La représentation diplomatique des puissances étrangères, à Rabat, comme à Tunis, doit être considérée comme l'aboutissement d'une évolution politique qui n'en est encore qu'à ses débuts et dont l'avenir est, au surplus, incertain. (*Question du 16 février 1956.*)

Réponse. — La déclaration commune et le protocole franco-marocains du 2 mars 1956, ainsi que le protocole d'accord franco-tunisien du 20 mars 1956 n'ont pas modifié l'état de choses antérieur en ce qui concerne les relations extérieures du Maroc et de la Tunisie, dont la conduite continue à être assurée par la France. Une modification de la représentation des pays étrangers au Maroc et en Tunisie ne pourra résulter que d'accords ultérieurs entre la France et ces deux pays.

6490. — M. Jean Bertaud attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la situation du personnel de la ligne de chemin de fer Sfax à Gafsa, en Tunisie. Il lui demande s'il est dans les intentions du Gouvernement de considérer ces agents, qui ont toujours bénéficié du même régime que leurs collègues des chemins

de fer tunisiens au point de vue traitement et retraite (assimilation à la Société nationale des chemins de fer français), comme devant être compris dans la catégorie du personnel européen dont la situation doit être expressément garantie pour les années à venir, et notamment si leur assimilation avec le personnel des chemins de fer tunisiens étant totale, ils pourront continuer à bénéficier de leurs droits acquis, même dans le cas d'une nationalisation éventuelle des chemins de fer tunisiens. (*Question du 21 février 1956.*)

Réponse. — La concession ferroviaire de la Compagnie de Gafsa ne viendra à expiration qu'en 1966. Son maintien, comme celui de toutes les concessions en cours, est juridiquement garanti par l'article 34 de la convention économique et financière franco-tunisienne signée à Paris le 3 juin 1955. Il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement d'accepter une modification ou une abrogation de cet article.

6588. — M. Michel Debré demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il est exact que les représentants des groupes industriels de la Ruhr ont fait des démarches auprès de banquiers de différents pays d'Europe, et notamment de la Suisse, afin qu'ils s'opposent, une fois le principe de la canalisation de la Moselle admis par le gouvernement allemand, à la réalisation des travaux nécessaires, et ceci sous les menaces que d'importants industriels peuvent réserver à des banquiers, et au cas où la diplomatie française ne serait pas informée de ces démarches, s'il serait possible qu'elle fasse le nécessaire pour en apprécier le bien-fondé. (*Question du 23 mars 1956.*)

Réponse. — Le ministère des affaires étrangères n'a pas connaissance de démarches qu'auraient faites les représentants de groupes industriels de la Ruhr auprès des banquiers de différents pays d'Europe et notamment de la Suisse pour tenter de s'opposer à la canalisation de la Moselle. Il ne voit pas d'ailleurs le sens que pourraient avoir de telles démarches. Rien ne permet, en effet, de penser que des manœuvres d'intimidation puissent amener les banques suisses et hollandaises, consultées par la commission franco-allemande pour l'étude de la canalisation de la Moselle, à revenir sur les indications qu'elles ont données, en janvier dernier, au représentant de la commission. Au surplus, le recours aux principaux marchés de capitaux européens est un moyen de faciliter le financement des travaux, mais n'est nullement une nécessité. Le montant des capitaux à emprunter — 38.446 millions de francs selon la délégation allemande, et 22.350 millions de francs selon la délégation française — est faible au regard du total des capitaux investis dans les grands travaux d'intérêt public aussi bien par la France que par l'Allemagne. Compte tenu du fait que les travaux doivent s'échelonner sur sept ans, les crédits nécessaires pourraient donc être, le cas échéant, dégagés sans difficulté sérieuse par des moyens autres que le recours aux marchés tiers de capitaux. Les seuls problèmes financiers ne sauraient faire obstacle à l'aménagement de la Moselle.

AFFAIRES SOCIALES

Secrétariat d'Etat au travail et à la sécurité sociale.

6540. — M. André Méric demande à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** si une assurée sociale, gérante d'une cabine téléphonique ouverte en principe les jours non fériés, de huit heures à douze heures et de quatorze heures à dix-huit heures, gérance qui lui procure une faible rémunération, peut bénéficier des prestations de l'assurance maladie. Dans l'affirmative ou la négative, sur quel texte légal ou réglementaire s'appuie-t-il. (*Question du 8 mars 1956.*)

Réponse. — En application des dispositions de l'article 79 de l'ordonnance du 19 octobre 1945, la gérante d'une cabine téléphonique ne peut bénéficier des prestations de l'assurance maladie que si elle est en mesure de justifier, par la production d'une attestation patronale, avoir travaillé pendant au moins soixante heures au cours des trois mois précédant la date des soins. Il est précisé à cet égard qu'une heure de présence ne peut pas être considérée comme une heure de travail.

6550. — M. Florian Bruyas expose à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** que la loi du 2 août 1949 sur le financement des comités d'entreprises stipule, dans son article unique, que: « la contribution versée chaque année par l'employeur pour financer les institutions sociales du comité d'entreprise ne peut, en aucun cas, être inférieure au total le plus élevé des sommes affectées aux dépenses sociales de l'entreprise atteint au cours des trois dernières années précédant la prise en charge des œuvres sociales par le comité d'entreprise, à l'exclusion des dépenses temporaires lorsque les besoins correspondants ont disparu. Le rapport de cette contribution au montant global des salaires payés ne peut non plus être inférieur au même rapport existant pour l'année de référence définie à l'alinéa précédent », et lui demande si une entreprise dont le chiffre d'affaires a diminué de plus de 30 p. 100 (l'effectif ayant été réduit de 50 p. 100), depuis la date de prise en charge des œuvres sociales par le comité d'entreprise, peut réduire le montant de la somme versée jusqu'à ce jour à son comité d'entreprise, compte tenu de ce que cette entreprise a, dans son dernier exercice financier, enregistré une perte de plusieurs millions et, dans l'affirmative, comment doit s'établir le calcul de la réduction de la subvention au comité d'entreprise. (*Question du 13 mars 1956.*)

Réponse. — Il résulte de la loi susvisée qu'une réduction de la subvention patronale au comité d'entreprise, indépendante de celle liée à la diminution du montant global des salaires, ne peut intervenir que dans l'hypothèse où, dans le domaine des œuvres sociales de l'entreprise, des besoins correspondants à des dépenses temporaires auraient disparu. Il appartiendrait à l'honorable parlementaire de bien vouloir faire parvenir éventuellement tous renseignements utiles afin qu'un examen puisse être effectué dans l'entreprise en cause par les services de l'inspection du travail.

Secrétariat d'Etat à la santé publique et à la population.

6501. — M. Yves Jaouen expose à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population**: 1° que les infirmiers ne remplissant pas les conditions de diplôme exigées par la loi n° 46-630 du 8 avril 1946 mais exerçant leur activité depuis trois années pouvaient, aux termes de l'article 13 de ladite loi, modifiée par la loi n° 48-813 du 13 mai 1948, être autorisés pour continuer à exercer à subir un examen de récupération et à cette fin déposer une demande à la préfecture de leur résidence dans un délai de trois mois; 2° que les infirmiers ayant présenté régulièrement leur candidature sans qu'aucune décision ait été prise ont été autorisés de plein droit, par arrêté ministériel du 23 octobre 1948, à continuer provisoirement l'exercice de leur profession jusqu'à l'intervention d'une décision individuelle. Cependant, un jeune homme pourvu du seul brevet simple de la marine nationale, diplôme permettant uniquement d'être infirmier « auxiliaire », mais qui en fait exerçait l'activité d'infirmier lors de la parution de la loi, a déposé en temps voulu sa candidature à l'examen de récupération mais n'a reçu depuis notification d'aucune décision. L'administration centrale de la santé publique lui a fait connaître par lettre du 27 juin 1949 qu'il pouvait continuer l'exercice de son activité d'infirmier jusqu'à réception d'un avis officiel concernant sa demande, alors que l'administration départementale objecte qu'en dépit de l'absence de toute décision individuelle la situation doit être considérée comme réglée définitivement par l'article 6 de l'arrêté ministériel du 3 février 1949 (pourtant connu de l'administration centrale en juin 1949) et lui demande: 1° si les dispositions de l'arrêté ministériel du 23 octobre 1948 sont toujours en vigueur; 2° sur quels textes législatifs ou réglementaires peut se fonder l'administration départementale pour avoir un point de vue manifestement différent de celui de l'administration centrale concernant les répercussions de l'arrêté ministériel du 3 février 1949; 3° si les personnes intéressées dont les demandes déposées dans le délai imparti n'ont fait l'objet d'aucune décision peuvent espérer une solution prochaine. (*Question du 21 février 1956.*)

Réponse. — Les dispositions de l'arrêté du 23 octobre 1948 ne s'appliquent plus pratiquement que dans de très rares cas particulièrement litigieux, qui n'ont pu encore recevoir de solution. En ce qui concerne le cas évoqué par l'honorable parlementaire, il conviendrait d'obtenir des précisions sur le nom de l'intéressé et celui du département dans lequel il a déposé une demande pour qu'une enquête soit prescrite en vue de déterminer si les textes lui ont été régulièrement appliqués. En tout état de cause, il est possible, dès à présent, de confirmer que le fait pour une personne d'avoir obtenu satisfaction au titre de l'article 5 de la loi du 8 avril 1946 n'exclut pas la possibilité pour cette même personne de continuer à invoquer également le bénéfice des dispositions de l'article 13 du même texte. Dans ce cas, les dispositions de l'arrêté du 23 octobre 1948 précité joueraient éventuellement en faveur de l'intéressé jusqu'à ce qu'une décision définitive soit prise à son égard.

6576. — M. Ernest Pezet expose à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population** les faits suivants: une importante revue illustrée des Etats-Unis, la revue *Look*, dans son numéro du 20 mars, sous le titre « Lost Childhood », copieusement illustrée de grandes photographies, raconte l'histoire prétendûment authentique d'un petit Français de six ans, Jean-Pierre, ivrogne invétéré; pour *Look*, le cas Jean-Pierre n'est pas unique; les écoles et les foyers français seraient, paraît-il, des tripots et des fabriques d'enfants alcooliques; la volonté de nuire à la réputation de notre pays est manifeste. Or, il est précisé que Jean-Pierre serait placé à la maison d'enfants de la Roseraie, qui dépend du ministère de la santé publique: 1° de faire vérifier s'il est bien exact qu'il ait un cas Jean-Pierre et que cet enfant se trouve bien à la Roseraie; 2° dans l'affirmative, il lui demande de se faire informer dans quelles conditions ce long reportage rédactionnel et photographique a pu être réalisé dans un établissement dépendant de son ministère; par conséquent, avec quelles autorisations et avec quelles complaisances, étant évident que, sans ces autorisations et complaisances, un tel reportage, avec quatorze poses photographiques de l'enfant, seul ou dans sa famille, eût été impossible à réaliser, d'autant plus que les nombreuses poses obligent à penser que le reporter américain et son collaborateur photographe ont organisé une mise en scène visiblement malveillante et systématique; 3° M. Ernest Pezet demande à M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population de faire, ou de faire faire, après enquête à la revue *Look*, soit directement, soit par la voie officielle, les protestations, rectifications et, s'il y a lieu, les démentis qu'exige le bon renom de la France, de ses enfants et de ses familles. (*Question du 21 mars 1956.*)

Réponse. — Le reportage publié par la revue *Look*, sous le titre « Lost Childhood », n'a pas manqué d'attirer l'attention du secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population. Les précisions suivantes peuvent être apportées aux questions posées par l'honorable parlementaire: 1° l'établissement désigné dans ce reportage sous le nom de « La Roseraie » est une cantine scolaire gérée par la caisse des écoles de la ville de Montgeron et non un centre

expérimental de récupération de jeunes alcooliques relevant du secrétariat d'Etat à la santé publique, comme tend à le faire croire le texte incriminé; 2° la matière du reportage, quant à la rédaction, est, dans une certaine mesure, inspirée de travaux scientifiques précédemment publiés ainsi que d'un article paru dans la revue française *Science et Vie*. Quant aux photographies, seuls les deux clichés reproduits dans les deux dernières pages du reportage pourraient avoir été pris dans l'établissement mentionné. En ce qui concerne le texte du reportage, les communications scientifiques auxquelles se référait l'article de *Science et Vie*, et ce dernier article lui-même, pouvaient évidemment donner à croire à un journaliste étranger non averti que les faits mis en lumière revêtaient un caractère fréquent. Mais on ne saurait placer sur un même plan un article publié dans une revue française, dont le caractère de vulgarisation scientifique est bien connu, destiné à un public français, vivant dans le milieu considéré, et qui peut facilement se rendre compte que les faits soulignés restent exceptionnels, et un reportage publié dans un magazine étranger, destiné à un public étranger qui ne peut apprécier des nuances de cet ordre. Au surplus, le texte, qui est très bref, contient, outre des exagérations énormes, des contre-vérités manifestes. En ce qui concerne l'aspect photographique du reportage de *Look*, il est évident, comme le relève l'honorable parlementaire, qu'il est destiné à frapper l'imagination du lecteur étranger, notamment par la reproduction de scènes qui n'ont pu être prises sur le vif; 3° pour toutes ces raisons, il a été indiqué au journaliste étranger responsable de cette publication, combien étaient gravement préjudiciables les affirmations de son article. Au surplus, le président du haut comité d'études et d'information sur l'alcoolisme a lui-même adressé une lettre de protestation au directeur de la revue *Look*. Le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population croit devoir ajouter à ces précisions les indications suivantes, qui lui semblent suffisantes pour démentir les affirmations exagérées de l'article de *Look*, selon lesquelles « des millions de familles françaises » voueraient leurs enfants à l'alcoolisme: 1° le taux de mortalité des enfants d'âge scolaire en France est un des plus bas qui soient au monde; il est inférieur, notamment, à celui des Etats-Unis et de la plupart des pays d'Europe, si l'on en croit les chiffres contenus dans l'annuaire démographique publié par l'Organisation des Nations Unies pour 1954; 2° la distribution quotidienne et gratuite de lait est assurée dans toutes les écoles de France depuis plus d'un an; 3° les statistiques, les sondages et les enquêtes particulières effectuées, notamment, sous l'égide du haut comité d'études et d'information sur l'alcoolisme — lequel est présidé par un éminent pédiatre de réputation internationale — montrent que la jeunesse française est de moins en moins portée à l'abus des boissons alcoolisées.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

6458. — M. Gabriel Montpied rappelle à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que le 15 décembre 1955 a paru dans la presse le communiqué suivant: « Pour dissiper toute équivoque, le ministre de la défense nationale et des forces armées tient à préciser qu'à la suite du voyage qu'il a effectué en Afrique du Nord au moins d'octobre dernier, il a fait approuver par le Gouvernement un plan de renforts échelonnés sur plusieurs mois; ce plan comporte l'envoi en Afrique du Nord d'unités composées de personnel de carrière, de jeunes gens du contingent maintenus au delà de leurs obligations normales et de jeunes recrues au fur et à mesure que leur instruction est terminée »; il lui signale que cette promesse ne semble pas conciliable avec les termes suivants de la réponse faite le 26 janvier à une demande du 20 décembre: « Vous aviez bien voulu appeler mon attention sur M. X., ayant reçu un ordre d'appel pour le 8e R. S. A. en Afrique du Nord et me demander si ce jeune homme recevrait son instruction avant d'être dirigé sur ce territoire. J'ai l'honneur de vous informer que ce jeune homme a été dirigé sur l'Afrique du Nord où il recevra l'instruction prévue pour les jeunes soldats »; et lui demande en conséquence si les termes du communiqué du 15 décembre restent valables. (*Question du 7 février 1956.*)

Réponse. — Les deux textes visés par la question traitent, en réalité, de sujets différents: le premier définit la composition des unités de renfort, tandis que le second concerne les jeunes gens affectés aux troupes implantées en Afrique du Nord. Pour être immédiatement utilisables et remplir leur mission avec efficacité, les unités de renfort acheminées sur l'Afrique du Nord doivent être formées d'éléments ayant déjà subi l'entraînement indispensable. Mais cette obligation ne saurait exclure la nécessité d'alimenter les troupes locales en recrues du contingent dont l'instruction doit être assurée sur place.

6470. — M. Edmond Michelet demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour régulariser la situation des militaires rappelés en Afrique du Nord et appartenant aux catégories suivantes: pères de famille et fonctionnaires de l'éducation nationale. (*Question du 14 février 1956.*)

Réponse. — Les mesures concernant le rappel des disponibles et réservistes provenant de la métropole ou de l'Afrique du Nord ont été prises en application des dispositions de la loi du 31 mars 1928. L'honorable parlementaire est prié de vouloir bien signaler au ministère de la défense nationale et des forces armées, en se référant à la présente réponse, les cas d'espèce qui lui paraîtraient comporter des irrégularités.

6488. — M. André Southon expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que décision a été prise de libérer dès leur passage dans la disponibilité les naturalisés (sursitaires ou non) appartenant aux contingents maintenus sous les drapeaux, en considération de ce qu'il étaient plus âgés que les jeunes gens constituant la masse de ces contingents. Il lui demande s'il ne serait pas possible de libérer également, lors de leur passage dans la disponibilité, les sursitaires qui sont actuellement maintenus sous les drapeaux, du fait que beaucoup d'entre eux sont plus âgés que les naturalisés libérés. (*Question du 16 février 1956.*)

Réponse. — La décision prise à l'égard des naturalisés n'est que l'application de l'article 13 de la loi du 31 mars 1928. Elle ne peut être appliquée aux jeunes gens qui ont obtenu un sursis d'incorporation car, aux termes de l'article 23 de la même loi, ce sursis ne confère aucune dispense.

6519. — M. Ernest Pezet expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que les jeunes gens sursitaires incorporés après vingt-cinq ans (appartenant aux classes de recrutement 1948 et 1949/1), avec les contingents 1954/1 et 1954/2A ont été libérés à l'expiration de leurs dix-huit mois de service actif, lorsqu'ils se trouvaient en garnison en métropole (application de l'arrêté ministériel fixant les modalités du maintien sous les drapeaux prévu par le décret du 28 août 1955); que plusieurs sursitaires ayant fait leur service militaire en France, par exemple à Toul, 6 région militaire, à Poitiers, 4e région militaire, à Rochefort, armée de l'air, ont été libérés fin décembre 1955, à l'expiration normale des dix-huit mois, malgré le maintien sous les drapeaux de leur classe de rattachement: 1954/2. Au moment où viennent d'être arrêtées de nouvelles mesures de libération, il lui demande si les mesures antérieurement édictées concernant la libération des sursitaires de très anciennes classes ne pourraient être appliquées d'une manière moins disparate et plus équitable à l'égard de ceux qui ont accompli leur service en Afrique du Nord. (*Queston du 28 février 1956.*)

Réponse. — En ce qui concerne la libération des sursitaires qui avaient 25 ans révolus lors de leur incorporation, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à la question écrite n° 5 (*Journal officiel* du 10 mars 1956, édition des débats de l'Assemblée nationale, page 841). Il convient de préciser qu'aux termes de l'article 23 de la loi du 31 mars 1928, « le sursis d'incorporation ne confère aucune dispense ». Les libérations effectuées au mois se décembre 1955 ont donc concerné, non les sursitaires, mais les naturalisés du deuxième contingent de 1954 qui ont pu bénéficier des dispositions de l'article 13 de la loi du 31 mars 1928.

6528. — M. André Armengaud demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** les raisons pour lesquelles un jeune Français résidant en Espagne, possédant la double nationalité et actuellement incorporé dans l'armée espagnole, ce qui ne lui a pas permis de répondre à son ordre d'appel dans l'armée française, n'a pas été classé dans les délais, en exécution de l'instruction n° 150324 PM/7/AM du 3 septembre 1952, ce qui lui a valu d'être condamné par défaut à un an de prison par un jugement du tribunal permanent des forces armées de Marseille, le 8 novembre 1955. (*Question du 1er mars 1956.*)

Réponse. — Si le tribunal permanent des forces armées de Marseille a condamné l'intéressé pour insoumission en temps de paix, c'est qu'il n'a pas eu connaissance de son incorporation dans l'armée espagnole. Le commissaire du gouvernement envisage de faire opposition au jugement par défaut et, éventuellement, de demander l'annulation de ce jugement.

6542. — Mme Marie-Hélène Cardot rappelle à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que les militaires des contingents 54/1 et 54/2 peuvent être exemptés des services en Afrique du Nord: 1° s'ils ont un frère ou demi-frère déjà présent sous les drapeaux sur ce territoire et dont le lien au service ne résulte ni d'un engagement, ni d'un rengagement, ni d'une commission, ni du bénéfice du statut de militaire de carrière; 2° ou si un de leurs parents (ascendant du premier degré, frère ou sœur) est mort pour la France, disparu ou prisonnier non rentré, et lui demande pour quelles raisons ces dispositions n'ont pas été étendues aux soldats des contingents 1955. (*Question du 8 mars 1956.*)

Réponse. — Les dispositions visées par la présente question, initialement instituées en faveur des disponibles rappelés, sont actuellement étendues à tous les militaires du contingent qui ont, soit un parent proche (ascendant du 1er degré, frère ou sœur) « mort pour la France », prisonnier non rentré ou disparu, soit un frère présent sous les drapeaux en Afrique du Nord.

6551. — M. Fernand Auberger demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** de lui faire connaître dans quels cas des jeunes gens appelés pour effectuer leur service militaire peuvent bénéficier d'une exemption pour servir en Afrique du Nord, en raison de leur situation de famille. (*Question du 13 mars 1956.*)

Réponse. — Peuvent être dispensés de servir en Afrique du Nord, après enquête sociale menée par l'autorité militaire, les jeunes gens dont la situation familiale est particulièrement difficile. Les pères d'au moins deux enfants sont inclus d'office dans cette catégorie.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

6595. — **M. Laingo Ralijaona** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur l'anomalie du régime universitaire imposé aux médecins diplômés de l'assistance médicale de Tananarive venant poursuivre leurs études comme boursiers dans la métropole. Il lui rappelle que les médecins diplômés de Tananarive, titulaires du baccalauréat de l'enseignement secondaire et du P. C. B., désireux d'obtenir le diplôme d'Etat de docteur en médecine, lorsqu'ils arrivent dans la métropole, sont inscrits provisoirement à la faculté en quatrième année, mais sont dans l'obligation, en un an, tout en préparant cet examen, de passer par des sessions spéciales correspondant aux trois années précédentes. Il lui demande, étant donné que les bourses sont accordées pour une durée de trois ans, que l'école de médecine de Tananarive est française, que les boursiers dont il est question possèdent déjà leurs baccalauréat et P. C. B., dans quelle mesure il serait possible de les dispenser des examens de première, deuxième, troisième année, afin de leur permettre de travailler sérieusement leur quatrième année. (*Question du 21 février 1956.*)

Réponse. — Conformément au règlement d'administration publique du 20 mars 1951, les titulaires du diplôme de docteur d'une université française, mention médecine, qui postulent le diplôme français d'Etat de docteur en médecine, doivent justifier du baccalauréat français et du certificat d'études physiques, chimiques et biologiques français. Ils peuvent être dispensés de quatre années de scolarité (les première, deuxième, troisième et cinquième années), mais ils sont tenus de satisfaire à tous les examens de fin d'année, aux trois examens de clinique et de soutenir une thèse. C'est par une mesure de bienveillance particulière qu'en ce qui concerne les conditions d'obtention du diplôme français d'Etat de docteur en médecine les titulaires du diplôme de l'école de médecine de Tananarive ont été assimilés, compte tenu de la nature et de la durée des études qu'ils ont accomplies, aux titulaires du diplôme de docteur d'une université française, mention médecine. En effet, si les candidats au diplôme de docteur d'une université française mention médecine et les candidats au diplôme français d'Etat de docteur en médecine sont soumis au même régime d'études et d'examens, il existe, par contre, de nombreuses différences entre l'enseignement donné à l'école de médecine de Tananarive et l'enseignement donné dans les facultés de médecine de la métropole, tant en ce qui concerne les titres initiaux exigés que la durée des études, les programmes d'enseignement et les épreuves des examens. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'envisager la modification du règlement d'administration publique du 20 mars 1951 en vue d'accorder de plus larges facilités aux médecins diplômés de l'école de Tananarive.

6552. — **M. Maximilien Quenum** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports**: 1° si, de droit, aux termes de la législation en vigueur, un proviseur licencié assisté d'un censeur et d'un surveillant général est déchargé de toute participation à la surveillance des services d'internat du dimanche dans un lycée d'indice 1180 comportant un internat de cent quarante élèves; 2° s'il peut exposer une doctrine officielle relative aux services des vacances en général; 3° si, à défaut de loi, il peut lui faire connaître les textes de référence autorisant, en fait, les chefs d'établissement à se dispenser de participer effectivement au service du dimanche soit à celui des diverses vacances de l'année. (*Question du 13 mars 1956.*)

Réponse. — Les libertés hebdomadaires du personnel administratif ont été fixées par la circulaire du 6 septembre 1920 (Cros et Devèze, page 1246). Le texte prévu par ladite circulaire pour réglementer ces libertés sera étudié aussitôt que les statuts du personnel administratif auront vu le jour. Il va être rappelé aux chefs d'établissement que le tableau de service du personnel administratif doit être soumis aux inspecteurs généraux à chacun de leurs passages. La bonne entente qui doit exister entre les divers fonctionnaires administratifs d'un même établissement doit permettre d'assurer à chacun d'eux ses libertés hebdomadaires. Quant au service des vacances du personnel administratif et des services économiques, il a été fixé par la circulaire du 5 mars 1955 (*B. O.* n° 10 du 10 mars 1955).

FRANCE D'OUTRE-MER

6467. — **M. Jean Bertaud** prie **M. le ministre de la France d'outre-mer** de vouloir bien lui faire connaître par catégorie: 1° combien de fonctionnaires ou assimilés appartenant aux diverses administrations ou services publics ayant exercé leurs fonctions en Indochine, dans les Etablissements français de l'Inde, au Fezzan et en Tunisie, ont été rapatriés et à quelle époque; 2° combien de ces fonctionnaires ou assimilés, après les congés auxquels ils avaient droit, ont été pourvus de nouveaux postes: *a*) dans la métropole, *b*) dans les départements d'outre-mer, les pays de protectorat et les autres territoires de l'Union française; 3° quelles dispositions sont prises pour utiliser au mieux de leur compétence et dans le plus bref délai les fonctionnaires et assimilés toujours en congé et n'ayant fait l'objet encore d'aucune affectation. (*Question du 9 février 1956.*)

Réponse. — 1° Nombre (par provenance et par catégorie) des fonctionnaires et assimilés rapatriés, avec indication de l'époque. Provenant d'Indochine: magistrats: 1949: 1; 1952: 4; 1953: 22; 1954: 43; 1955: 19; 1956: 2; total: 91. Cadres généraux: 1951: 88; 1952: 32; 1953: 53; 1954: 32; 1955: 38; total: 243. Régie des chemins de fer: 1946: 2; 1949: 1; 1950: 10; 1951: 5; 1952: 15; 1953: 12; 1954: 10; 1955: 16; 1956: 1; total: 72. Provenant des Etablissements français de l'Inde: magistrats: 1954: 15. Cadres généraux: 1952: 1; 1953: 1; 1954: 14; 1955: 10. Total: 26. 2° Nombre (par provenance et par catégorie) des fonctionnaires et assimilés pourvus d'un nouveau poste après les congés auxquels ils avaient droit. Provenant d'Indochine: magistrats: en métropole: 3; dans les territoires d'outre-mer: 71; détachés auprès du ministère des affaires étrangères: 15; total: 89 (différence avec le chiffre des rapatriés indiqué plus haut: 2, dont 1 retraité et 1 démissionnaire). Cadres généraux: en métropole: 27; dans les territoires d'outre-mer: 201; total: 228 (différence avec le chiffre des rapatriés: 15, dont 1 en disponibilité et 14 retraités). Régie des chemins de fer: en métropole: 15 (dont 14 détachés réintégrés à la S. N. C. F.); dans les territoires d'outre-mer: 39; total: 54 (différence avec le chiffre des rapatriés: 18, dont 1 retraité, 10 encore en congé, 7 en instance de recasement par l'office central des chemins de fer de la France d'outre-mer). Provenant des Etablissements français de l'Inde: magistrats: dans les territoires d'outre-mer: 14 (et 1 démissionnaire). Cadres généraux: en métropole: 7 (dont 4 détachés, réintégrés dans leur administration d'origine); dans les territoires d'outre-mer: 18; total: 25 (différence avec le chiffre des rapatriés: 1 retraité). En ce qui concerne le réemploi des fonctionnaires provenant d'Indochine autres que ceux compris dans les chiffres donnés plus haut et dont l'époque de rapatriement doit être précisée, il est indiqué que le ministère de de la France d'outre-mer a pourvu en postes, dans les territoires relevant de son autorité, 589 fonctionnaires: 3° Certains personnels en provenance d'Indochine, ceux de l'enseignement et de l'administration en particulier, ont été ou sont pourvus d'une affectation outre-mer dès leur remise à la disposition du ministère de la France d'outre-mer par le ministère des affaires étrangères (relations avec les Etats associés). Il a été ou est parfois nécessaire d'attendre des vacances de postes correspondants pour certains autres personnels (douanes et régies, sûreté fédérale notamment). Dans ces cas les vacances sont pourvues, en priorité et compte tenu des fonctions à remplir, par des agents rapatriés d'Indochine, avant de faire appel, au titre de la spécialité, à des détachés des autres administrations. Il est ajouté, à titre indicatif, qu'un projet de décret actuellement soumis à l'avis de l'Assemblée de l'Union française a été établi dans le but de permettre aux médecins, chirurgiens dentistes et sages-femmes titulaires du diplôme délivré par l'école de médecine de Pondichéry, qui opteraient pour la nationalité française, d'exercer leur art en Côte française des Somalis et à Madagascar. La question posée par M. Bertaud a été communiquée à M. le ministre des affaires étrangères pour la partie qui relève de la compétence de son département.

Réponse complémentaire du ministre des affaires étrangères. — La question des personnels rapatriés d'Indochine est couverte par les indications données par le ministère de la France d'outre-mer. Un projet de loi a été déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée nationale en décembre 1954 pour permettre le reclassement des personnels locaux d'Indochine. En ce qui concerne les personnels rapatriés du Fezzan et de Tunisie ils sont couverts par la convention sur la coopération administrative et technique signée à Paris le 3 juin dernier. Ce texte leur garantit le déroulement normal de leur carrière en Tunisie. Aucun d'eux n'a jusqu'à ce jour été licencié par le Gouvernement tunisien. Quant aux fonctionnaires français détachés dans l'administration tunisienne, 159 d'entre eux appartenant à l'administration des P. T. T. n'ont pas obtenu le renouvellement de leur détachement au 1er janvier 1956. Leur réintégration au secrétariat d'Etat aux P. T. T. se poursuit. Dans d'autres administrations, quelques cas individuels de refus de renouvellement de détachement ont été constatés. La réintégration des intéressés dans leurs cadres d'origine ne soulève pas de difficultés. Enfin, 107 agents temporaires du ministère tunisien des travaux publics ont été licenciés, leur recasement est en cours. En application des articles 18 et 20 du décret du 19 octobre 1955, ils bénéficient en Tunisie d'une priorité de recrutement dans les services publics français et en France ils sont mis à la disposition du centre d'orientation et de réemploi du ministère du travail.

6543. — **M. Paul Gondjout** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que le décret-loi n° 55-580 du 20 mai 1955, portant réorganisation foncière et domaniale en Afrique occidentale française et en Afrique équatoriale française, ne peut encore pratiquement être appliqué en raison de l'absence du décret d'application prévu en son article 13 et lui demande quelles mesures sont prises pour la parution dudit texte afin que les questions pendantes soient définitivement résolues. (*Question du 8 mars 1956.*)

Réponse. — La question soulevée fait l'objet des préoccupations du ministère de la France d'outre-mer. Après consultation des chefs de territoire, il est actuellement procédé à la mise au point définitive des textes d'application du décret-loi n° 55-580 du 20 mai 1955 portant réorganisation foncière et domaniale en Afrique occidentale française et en Afrique équatoriale française qui ont soulevé certains problèmes juridiques et économiques.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.